Die Haftung der Eisenbahn im Personenverkehr

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde
der Friedrich-Alexanders-Universität
zu Erlangen

vorgelegt von

Gerd Schildberg
aus Plastichow, Kreis Cammin

Approbiert am 25. Mai 1929

Druck von Julius Beltz in Langensalza
1930

30:157

Referent: Univ.-Professor Geh. Justiz-Rat Dr. Dr. Kübler

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Dem Andenken meiner Eltern!

Gliederung.

Seite

A. Einleitung: I. Begrenzung des Themas 11
II. Begriff der Eisenbahn 11

B. I. Die Bedeutung einer Unterscheidung zwischen den verschiedenen Arten der Haftung in bezug auf: 13
1. Den Umfang 13
2. Die Verjährung 15
3. Die Beweislast 18

II. Die verschiedenen Arten der Haftung für sich und in ihrem Verhältnis zueinander betrachtet:
1. Die Haftung aus Vertrag: 19
a) Objektive Voraussetzungen 19
α) Das schädigende Ereignis 19
β) Zeitliche und örtliche Voraussetzungen 20
b) Subjektive Voraussetzungen 22
α) Verursachung 22
β) Schuldhaftes Verhalten 26
γ) Bei der Haftung der Eisenbahnen im engeren Sinne, verursacht 30
αα) Durch einen verfassungsmäßigen Vertreter 30
ββ) Durch einen sonstigen Angestellten 31
2. Die Haftung aus unerlaubter Handlung: 35
a) Objektive Voraussetzungen 35
b) Subjektive Voraussetzungen 37
c) Ihr Verhältnis zur Vertragshaftung 38
α) Nachweis des Bestehens von Ansprüchen aus dem Vertrag neben denen aus unerlaubter Handlung 41
β) Abgrenzung zwischen beiden Haftungsarten 41
3. Die Haftung aus dem Haftpflichtgesetz 43
a) Das schädigende Ereignis 44
b) Der Begriff des „Betriebes" 44
c) Kausalzusammenhang mit dem Betriebe 50
α) In äußerer Beziehung 50
β) In innerer Beziehung 52
d) Gründe, die die Haftung ausschließen 54
α) Höhere Gewalt 54
β) Eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten 57
e) Verhältnis der Haftung aus dem Haftpflichtgesetz zu der vertraglichen und deliktischen 62

Literaturverzeichnis.

Blume-Weirauch, Die Eisenbahnverkehrsordnung. 4. Aufl. Berlin-Leipzig 1928.

Cosack, Konrad, Lehrbuch des deutschen bürgerlichen Rechts. 1. Band. Jena 1927.

Crome, System des deutschen bürgerlichen Rechts. Band II. Tübingen 1902.

Denkschrift zum Entwurf eines Handelsgesetzbuches. Berlin 1896.

Dernburg, Heinrich, Das bürgerliche Recht des Deutschen Reiches und Preußens. II. Band, 4. Aufl. I. Abtlg. 1909, II. Abtlg. 1915.

Düringer-Hachenburg, Das HGB., Band II u. III. II. Aufl. Mannheim 1910/13.

Eger, Georg, Die Eisenbahnverkehrsordnung. Berlin 1910. III. Aufl.

Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz. VII. Aufl. Hannover 1912.

Emanuel, Albert, Untersuchungen zu § 254 des deutschen Bürgerlichen Gesetzbuches und § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. VI. 71. Diss. Würzburg 1920 (Maschinenschrift).

Endemann, W., Erläuterungen zum Reichshaftpflichtgesetz. III. Aufl. Berlin 1885.

—, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. IX. Aufl. Berlin 1903.

—, Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886.

Enneccerus, L., Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, Allgemeiner Teil. 1926. Recht der Schuldverhältnisse, 1927.

Fritsch, K., Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und im Deutschen Reiche. II. Aufl. 1912.

—, Das deutsche Eisenbahnrecht. II. Aufl. 1928.

Faulmann, Heinrich, Konkurrenz der Schadensersatzansprüche. Diss. Rostock 1911.

Frantz, Die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer. Beuthen 1872.

Fritsche, Hans Erich, Die Haftung bis zur höheren Gewalt im Reichsrecht. Diss. Leipzig 1908.

Fromherz, Peter, Grundriß der außervertraglichen Haftpflicht insbesondere aus unerlaubten Handlungen nach Deutschlands Recht und Rechtsprechung. Diss. Freiburg 1913.

Fuchs, Wilhelm, Die Unterschiede der Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers und des Halters eines Kraftfahrzeuges. Diss. Gießen 1911.

Fusban, Hans, Was lehrt uns die Gestaltung des „unabwendbaren Ereignisses" im § 7 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. V. 09 in bezug auf die Auslegung der höheren Gewalt", im § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. VI. 71? Diss. Göttingen 1910.

Genzmer, Das Reichshaftpflichtgesetz, 1882.

Göppert, Heinrich, Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen. Diss. Berlin 1894.

Grüne, Josef, Die Vertragshaftung für Eisenbahnunfälle. Diss. Köln 1922 (Maschinenschrift).
Hammer, Paul, Haftung der Eisenbahnen bei Verletzung und Tötung von Personen nach dem RG. vom 7. Juni 1871. Diss. Würzburg 1906.
Hellwig, Anspruch und Klagrecht. Jena 1900.
—, Lehrbuch des deutschen Zivilprozeßrechts. I. Band. Leipzig 1912.
Heucke, Haftpflichtgesetz vom 7. VI. 71 in der Fassung des Art. 42 des Einführungsgesetzes zum BGB. Berlin 1926.
Hummel, Otto, Das Zusammentreffen von Ansprüchen. Diss. Jena 1911.
Kah, K., Das Haftpflichtgesetz. 1874.
Kinne, Friedrich Wilhelm, Die Haftung des Eisenbahnunternehmers für Tötung und Körperverletzung nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. VI. 71. Diss. Rostock 1914.
Kittel-Friebe-Hay, Die Eisenbahnverkehrsordnung. 2. Aufl. Berlin 1928.
Klose, Ernst August, Die Haftung des Betriebsunternehmers nach dem § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. VI. 71. Diss. Jena 1912.
Knitterscheid, Erich, Die Voraussetzungen für die Haftung der Eisenbahn nach dem (sog.) Reichshaftpflichtgesetz. Diss. Marburg 1922 (Maschinenschrift).
Kohler, Josef, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Band II. Berlin 1906.
Kollmann, Julius, Einige Kapitel aus der Haftpflicht der Betriebsunternehmer der Eisenbahn. Diss. Heidelberg 1903.
Koppin, Harry, Die Schadenersatzpflicht der Eisenbahnen für Körperverletzungen nach den §§ 3 und 3 a des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. VI. 71 und ihre Voraussetzungen nach § 1 desselben Gesetzes. Diss. Greifswald 1906.
Krückmann, Verschuldensabrechnung und Gefährdungsaufrechnung in „Iherings Jahrbücher für die Dogmatik des bürgerlichen Rechts". 52. Band. Jena 1907.
Laß und Maier, Haftpflichtrecht und Versicherungsgesetzgebung. II. Aufl. München 1902.
Lehr, Robert, Das Reichshaftpflichtgesetz in seiner heute geltenden Gestalt verglichen mit dem BGB. Diss. Heidelberg 1909.
Lent, Friedrich, Die Gesetzeskonkurrenz im bürgerlichen Recht und Zivilprozeß. Leipzig 1912.
Leonhard, Franz, Die Beweislast. Berlin, 2. Aufl., 1926.
Leupold, Erich, Die Anwendung des § 254 BGB. bei Ansprüchen aus unerlaubter Handlung, aus dem Reichshaftpflichtgesetze und aus dem Kraftfahrzeuggesetze. Diss. Greifswald 1914.
v. Liszt, Die Deliktsobligationen. Berlin 1898.
Mugdan, Materialien zum Bürgerlichen Gesetzbuche. Bd. 1 u. 2, Berlin.
Müller-Erzbach, Gefährdungshaftung und Gefahrtragung im „Archiv für die zivilistische Praxis" 106. und 108./109. Band. Tübingen 1912.
Oertmann, Paul, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Band II, 2, III bis IV. Aufl. 1910.
Planck, Gottlieb, Band I 1913, II, 1 1914, II, 2 1928 Reichsgerichsrätekommentar. VI. Aufl. 1928.
Reindl, Das Reichshaftpflichtgesetz. München 1901.
Richter, W., Die EVO. vom 16. Mai 1928 (erläutert von Dr. W. Richter). 1928.
Rosenthal, Max, Das eigene Verschulden des Beschädigten und die Verteilung des Schadens nach § 254 BGB. Diss. Marburg 1910.
Rümelin, Max, Schadensersatz ohne Verschulden. Tübingen 1910.
Rundnagel, Die Haftung der Eisenbahn. Leipzig, 3./4. Auflage 1924.

Schlüter, Erich, Die Arten des Personentransportes mit Berücksichtigung des Hand- und Reisegepäcktransportes. Diss. Würzburg 1921 (Maschinenschrift).
Schmidt, Rudolf, Die Gesetzeskonkurrenz im bürgerlichen Recht. München 1915.
Schultze, Ulrich, Der Anspruch auf Schadensersatz aus Vertrag und unerlaubter Handlung. Diss. Jena 1908.
Seligsohn, Franz, Haftpflichtgesetz. Berlin 1920.
Senckpiehl, Das Eisenbahntransportgeschäft.
Staub, Kommentar zum HGB, 12. und 13. Auflage. Berlin 1926/27.
—, Die positiven Vertragsverletzungen. Berlin 1913.
Staudinger, J. v., Kommentar zum BGB. 9. Aufl. Allgem. Teil 1925, Recht der Schuldverhältnisse 1927/29.
Strahl, Richard, Das mitwirkende Verschulden des Beschädigten bei Schadensersatzansprüchen. Diss. Greifswald 1907.
Stuhlmann, Hans, Die verschiedenen Haftpflichten der Eisenbahnen für Personenverletzungen in ihren Voraussetzungen und in ihrem gegenseitigen Verhältnis. Diss. Marburg 1921 (Maschinenschrift).
Traeger, Ludwig, Der Kausalbegriff. Marburg 1904.
v. Tuhr, Allgemeiner Teil des bürgerlichen Rechts. Leipzig 1910, Band I.
—, Verhandlungen des 28. deutschen Juristentages. Band I. Berlin 1905.
Volkmar, Erich, Vis maior und Betriebsgefahr. Berlin 1900.
Vollrath, Eduard, Bernhard. Die Haftung der Eisenbahn für Fehler im Fahrplan. Ein Beitrag zum Recht der Personenbeförderung. Diss. Bonn 1911.
Warmbold, Paul, Beitrag zum Recht der Personenbeförderung auf Vollbahnen. Diss. Jena 1904.
v. Weinrich, Die Haftpflicht wegen Tötung und Körperverletzung eines Menschen. Straßburg 1883.
Westerkamp, Die Haftpflicht des Betriebsunternehmers in „Endemanns Handbuch des deutschen Handelsrechts", Band III. Leipzig 1885.
Windscheid-Kipp, Lehrbuch des Pandektenrechts, II. Band. 9. Aufl. 1906.
Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen; gesammelt von Eger, Berlin.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Entscheidungen des Reichsoberlandesgerichts.
Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen.
Goldschmidt, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Erlangen.
Grünhut, Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht. Wien.
Deutsche Juristenzeitung. Berlin.
Juristische Wochenschrift. Leipzig.
Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht. München.

Abkürzungen.

EE. = Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, gesammelt von Eger, Berlin.
EVO. = Eisenbahnverkehrsordnung.
HPG. = Reichshaftpflichtgesetz.
RG. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
ROHG. = Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
Goldschmidt (Zeitschr.) = Goldschmidt, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Erlangen.
Grünhut (Zeitschr.) = Grünhut, Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht. Wien.
JW. = Juristische Wochenschrift, Leipzig.
DJZ. = Deutsche Juristenzeitung, Berlin,
Leipz. Zeitschr. = Leipziger Zeitschrift für Handels- Konkurs- und Versicherungsrecht, München.
Warneyer = Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen.

A. I. Begrenzung des Themas.

Unter Haftung der Eisenbahn im Personenverkehr versteht man die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers zum mehr oder weniger umfangreichen Ersatz des Schadens, den eine Person in bezug auf Leben und Körper erlitten hat und aus dem sie bzw. ihre Hinterbliebenen gegen die Eisenbahn einen Anspruch geltend machen können. Unberücksichtigt bleiben mithin in diesen Ausführungen der Sachschaden sowie der Personenschaden, dessen Ersatz die Eisenbahn ihrerseits im Wege des Rückgriffs von Dritten beanspruchen kann bzw. die Art und Durchführung dieses Rückgriffsrechts, desgleichen die Ansprüche, die ein aus der Haftpflicht der Eisenbahn Berechtigter etwa gegen Dritte aus der Verletzung herleiten könnte.

II. Begriff der Eisenbahn.

In erster Linie haben wir unter Eisenbahn den „Eisenbahnfiskus" zu verstehen, doch erweitert sich dieser Begriff und findet auch auf ähnliche Unternehmungen Anwendung, die den Begriff „Eisenbahn" verkörpern. Es würde zu weit führen, im einzelnen hier darzulegen, wie weit der Umfang des Ausdruckes „Eisenbahn" zu fassen ist. Das Reichsgericht hat in Band I, Seite 247 eine Definition des Eisenbahnbegriffes aufgestellt, die es fortan allen seinen Entscheidungen zugrunde gelegt hat. Diese Definition ist jedoch in dem Bestreben, möglichst alle Begriffsmerkmale zu treffen, sehr unübersichtlich geworden, wenn ihr auch der Vorzug größter Vollständigkeit nicht abgesprochen werden kann.

Eine nicht alle Fälle treffende Definition gibt Kollmann[1]): „Eisenbahn im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes ist eine innerhalb des deutschen Reiches dem öffentlichen Verkehr übergebene Verkehranstalt mit ober- oder unterirdisch angelegter Fahrbahn aus Eisenschienen, deren Betrieb durch eine beliebige Betriebskraft nach Maßgabe eines Fahrplanes erfolgt und mit eigenartigen Betriebsgefahren für das übrige Verkehrsleben verbunden ist."

[1]) Eisenbahnentscheidungen (EE.), Band 20, S. 94.

Während diese Definition m. E. zu eng gefaßt ist, kommt Dernburg[1]) dem Begriff schon näher, wenn er sagt: „Als Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes sind anzusehen alle behufs der Beförderung von Gütern und Menschen mit Eisenschienen belegte Bahnanlagen, deren Betrieb mit besonderen Gefahren für Menschen verknüpft ist, ohne Unterschied, ob die Anlage eine öffentliche oder private ist, ob die Bewegung durch Dampf, Gas, durch Pferde[2]), durch Elektrizität oder durch Luftdruck geschieht." Zu dieser Definition sei kurz folgendes bemerkt: Wesentlich ist der Transport mittels Schienen, die jedoch nicht auf einem besonderen Bahndamm zu liegen brauchen. Hingegen ist m. E. nicht unbedingt erforderlich, daß Eisen das Material der Schienen bildet. Der Ausdruck „Eisen" ist hier für die ganze Gattung „Metall" gebraucht. Sollte eine neuzeitliche Technik Schienen aus Stahl, Bronze oder einem anderen Metall herstellen, so würden auch sie mit den anderen Merkmalen zusammen den Erfordernissen des Begriffs Eisenbahn genügen. Mit dieser Erweiterung machen wir uns die Dernburg'sche Definition zu eigen. Nach der Rechtsprechung des ROHG. und dann des RG. ist notwendig das Moment der Fortbewegung, so daß z. B. ein auf einem Schienengeleise bloß zur Hebung von Lasten befindlicher Dampfkrahn[3]) ebensowenig eine Eisenbahn darstellt, wie eine Dampframme[4]), die auf Geleisen langsam schrittweise vorrückt.

Nach dem preußischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, dem Vorläufer des Haftpflichtgesetzes, galten als Eisenbahnen nur öffentliche Bahnen, bei denen dem Unternehmer auch die Bahnpolizei zustand[5]). Nach dem Reichshaftpflichtgesetz ist diese Beschränkung fortgefallen, so daß jetzt jede Art von Bahn, die die obigen Bedingungen erfüllt, als Eisenbahn im Sinne unserer Abhandlung anzusehen ist. Es gehören dazu also auch Untergrund- und Schwebebahnen, sowie Dampffähren mit Schienen, die zum Transport von Eisenbahnzügen über Wasserstrecken dienen (Trajekte)[6]).

Unsere Ausführungen beziehen sich also auf alle Eisenbahnen im eben angegebenen Sinne; eine Einschränkung ist nur für die Vertragshaftung, wo sich die Ausführungen zum Teil nur auf Vollbahnen beziehen, zu machen. Dies mußte aus dem Grunde geschehen, weil nur diese Bahnen der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO.) unterstehen, durch deren § 5 ihnen eine besondere Haftung auferlegt ist. Auch bei

---

[1]) Band 2, 2 § 401.
[2]) RG. 2, 8.
[3]) RG. in EE. 2, 253.
[4]) ROHG. 13, 373.
[5]) RG. 28, 207.
[6]) RG. in EE. 2, 272.

den sonstigen Ausführungen ist in erster Linie an Eisenbahnen im engeren Sinne gedacht.

B. I. Die Bedeutung einer Unterscheidung zwischen den verschiedenen Arten der Haftung.

Die Heranziehung des Unternehmers eines solchen Betriebes zum Ersatz des Personenschadens kann unter Umständen auf dreierlei Art erfolgen: erstens auf Grund eines etwa bestehenden Beförderungsvertrages, zweitens aus unerlaubter Handlung und drittens auf Grund der sogenannten Gefährdungshaftung. In den ersten beiden Fällen kommen die Grundsätze des BGB. zur Anwendung, im dritten die des Haftpflichtgesetzes vom 7. 6. 71. Es hat sich aber bald nach Inkrafttreten des BGB. besonders in der Rechtsprechung ein Ineinandergreifen der Anwendungsgebiete beider Gesetze ergeben, und es erhob sich daher die Frage nach dem besonderen Anwendungsgebiet der beiden Gesetze. Es erscheint daher der Versuch einer Klärung angebracht, wann der eine oder andere zum Ersatz verpflichtende Tatbestand vorliegt und in welchem Verhältnis die verschiedenen Haftungsarten zueinander stehen. Dies ist von Wichtigkeit im Hinblick auf die praktischen Folgen, die es nach sich zieht, ob der Anspruchsberechtigte sich auf die eine oder andere Art der Haftpflicht stützt. Die Wirkungen sind nämlich ganz verschieden, vor allem in drei Punkten: im Umfang des Schadenersatzes, in der Verjährung der Ansprüche und in der Regelung der Beweislast.

1. Umfang.

Ebenso wie der Beförderungsvertrag selbst im BGB. nicht besonders geregelt ist, worauf unten des näheren einzugehen sein wird, fehlt es an Sonderbestimmungen für den Schadensersatz, der gegebenenfalls aus ihm gefordert werden kann. Wir müssen uns daher an die allgemeinen Bestimmungen halten, wie wir sie in den §§ 249 ff finden. Nach § 249, Satz 2 wird der Ersatzberechtigte im Falle der Körperverletzung statt der Naturalrestitution gewöhnlich den zu seiner Heilung erforderlichen Geldbetrag verlangen. Nach § 252 muß auch der entgangene Gewinn ersetzt werden, ein sogenanntes Schmerzensgeld wird indessen nicht gewährt. Es kommt nur bei der Haftung ex delicto in Frage und ist hierfür in § 847 geregelt, dessen Anwendung auf Verträge im Gesetz nicht normiert ist.

Eingehender als der Schadensersatz aus Vertrag, dessen Art und Umfang mehr der Parteivereinbarung überlassen bleibt, ist der Anspruch eines durch unerlaubte Handlung Verletzten geregelt. Er ist

in einigen Einzelbestimmungen (§§ 842—845 und 847) in einer für den Berechtigten nicht ungünstigen Weise festgestellt. So sind nach § 842 außer den zur Heilung erforderlichen Kosten auch die Nachteile zu ersetzen, die infolge unerlaubter Handlung für Erwerb und Fortkommen des Verletzten entstehen. Man denke beispielsweise an die Verletzung eines Schauspielers, der zwar für einen Erwerb anderer Art nicht untauglich geworden, dessen eigentliche Laufbahn und Erwerb aber durch sein Äußeres bedingt und nunmehr durch Verunstaltung zerstört sind. § 843 gibt Einzelbestimmungen bezüglich der Art, wie an solche, die in ihrer Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt oder gänzlich behindert sind, Ersatz zu leisten ist und regelt die Gewährung von Rente oder Kapitalabfindung.

Für den Fall der Tötung gibt § 844 Bestimmungen und billigt den hinterbliebenen Unterhaltberechtigten außer dem Ersatz der Beerdigungskosten eine Rente zu, wenn der Getötete zu ihrem Unterhalt gesetzlich verpflichtet war. In ähnlicher Weise wird durch § 845 den mittelbar Geschädigten ein Anspruch auf Ersatz dessen gegeben, was ihnen dadurch entgeht, daß die Dienste für sie ausfallen, zu denen der Verletzte oder Getötete ihnen kraft Gesetzes verpflichtet war. In den §§ 844 und 845 haben wir also in erster Linie einen Schutz für die Angehörigen zu sehen. Eine Bestimmung, die dem Verletzten selbst zugute kommt, ist die Zubilligung des sogenannten „Schmerzensgeldes" gemäß § 847. Unter Schmerzensgeld, eine Bezeichnung, die nicht im Gesetz ausgesprochen ist, sondern sich durch den Sprachgebrauch eingebürgert hat, wird der nichtvermögensrechtliche Schadensersatz verstanden. Diese Bestimmung ist das beste Zeichen für den weiten Rahmen, in dem dem Verletzten beim Anspruch ex delicto Ersatz gewährt wird. Ähnlich eingehend wie die Schadensersatzverpflichtung aus Delikt ist auch die aus der Gefährdungshaftung geregelt, und zwar in den §§ 3, 3a und 7 HPG. Auf einen Schadensersatzanspruch aus § 1 HPG. finden also nur diese Bestimmungen Anwendung und nicht etwa die des BGB., die allenfalls subsidiär Geltung gewinnen können[1]). Die Vorschriften der §§ 3, 3a und 7 des Haftpflichtgesetzes sind allerdings ganz ähnlich den oben angeführten des Schadensersatzes aus unerlaubter Handlung gehalten. So regelt § 3a HPG. den Ersatz im Falle der Körperverletzung und lehnt sich hierin an § 843,1 BGB. an, wobei er nur noch den Ersatz der Heilungskosten besonders hervorhebt. Entsprechend den Bestimmungen des § 843, 2—4 ist die Form des Ersatzes in § 7 HPG. geregelt, während § 3 HPG. in Anlehnung an § 844 BGB. die Ersatzleistung im Falle der Tötung des Verletzten behandelt. Die Ersatz-

[1]) Reindl, S. 19, Abs. 2.

leistung aus dem Haftpflichtgesetze bleibt hinter der aus unerlaubter Handlung insofern zurück, als sich den §§ 842 und 845 BGB. angeglichene Vorschriften im Haftpflichtgesetze nicht finden. Desgleichen wird nicht der gesamte entgangene Gewinn, wie er zu erwarten war, ersetzt. Vor allem ist hier an den entgangenen Gewinn aus einem günstigen Geschäft zu denken, dessen Abschluß durch den Unfall vereitelt wurde. Außerdem kennt das Haftpflichtgesetz ebenso wie die Bestimmungen über Vertragshaftung keinen Anspruch auf Schmerzensgeld, wie ihn § 847 dem durch unerlaubte Handlung Verletzten gewährt.

Das Verhältnis des Umfanges der Ersatzleistung aus Vertrag, unerlaubter Handlung, und Gefährdungshaftung ist also zueinander so, daß ein Ersatz aus Delikt den Verletzten im allgemeinen am günstigsten stellt; weniger günstig als bei Ersatz aus Vertrag steht sich der Verletzte bei dem aus Gefährdungshaftung, nämlich wenn man den entgangenen Gewinn gemäß § 252 berücksichtigt, günstiger als bei der vertraglichen Haftung sind indessen die Bestimmungen, die sich auf Dritte — in erster Linie seine Angehörigen — beziehen, nämlich § 3,2 HPG., den wir für die Deliktshaftung in § 844,2 BGB. wiederfinden.

2. Verjährung.

In der Frage der Verjährung der Ansprüche unterziehen wir zunächst wiederum die Anspruchsverjährung aus Vertrag unserer Betrachtung. Dazu ist es nötig, daß festgestellt wird, was für eine Art von Vertrag ein Personenbeförderungsvertrag darstellt. Wir haben ihn als Handelsgeschäft [1]) aufzufassen, dessen Inhalt die Beförderung einer Person von Ort zu Ort ist. Hierbei kommt es weniger auf die Vollziehung der einzelnen Transporthandlungen, auf die Leistung von Diensten, an als vielmehr auf das Ergebnis der Arbeit, auf die Verbringung des Reisenden an den Bestimmungsort, auf das opus perfectum. Dies ist das Kriterium. Wir haben es daher, worüber man sich heute auch fast allgemein einig ist, mit einem Werkvertrag (locatio conductio operis) zu tun [2]). Ob der Reisende außerdem einen numerierten Platz im Zuge benutzt, ändert hieran nichts [3]). Allein steht Weber mit seiner Ansicht, es handele sich beim Personenbeförderungsvertrag um ein Mietverhältnis [4]). Stellt also der Personenbeförderungsvertrag einen Werkvertrag nach § 631 BGB. dar, so

[1]) § 1 Ziff. 5 und § 345 HGB.
[2]) JW. 05, S. 426, 4; Eger, Die EVO., S. 29.
[3]) EE. 23, 394 ff.
[4]) Z. des Vereins deutsch. Eisenbahnverwaltungen, Nr. 16, S. 1215, Jahrg. 1917.

könnte man annehmen, daß die Ansprüche wegen Tötung und Körperverletzung, die sich bei Ausführung dieses Werkvertrages ereignet haben, der Verjährungsfrist von 6 Monaten nach § 638,1 unterliegen. Diese Ansicht findet sich auch einmal in der reichsgerichtlichen Judikatur vertreten, und zwar mit Bezug auf einen Fall von Körperverletzung [1]). Das Reichsgericht argumentiert hier folgendermaßen: Der Beförderungsvertrag zielt auf die Herbeiführung eines Erfolges nach § 631,2 ab. Wird der Reisende unterwegs verletzt, so leidet der herbeizuführende Erfolg an einem Mangel, selbst wenn der Reisende das Ziel seiner Reise erreicht. Der Schadensersatzanspruch aus dieser Verletzung verjährt demzufolge in der kurzen Frist von 6 Monaten. Diese Ansicht, die keine Anhänger gefunden hat, ist indes vom Reichsgericht sehr bald revidiert worden. Von Bedeutung sind besonders die Entscheidungen 62,119; 64,41 und 66,12, in denen ausgeführt wird, daß der Vertragszweck und die Leistung seitens der Eisenbahn dann erfüllt sind, wenn der Reisende an dem gewünschten und vereinbarten Bestimmungsort ankommt. Die unterwegs, während der Dauer des Beförderungsvertrages, erlittene Verletzung hat keinen Einfluß auf den eigentlichen Zweck des Vertrages, der als erfüllt anzusehen ist. Verletzt sind nur die vertraglichen Nebenpflichten. Aus diesem Grunde hat das Reichsgericht [2]) § 638 für unanwendbar erklärt, „wenn es sich nicht um einen Mangel des gelieferten Werkes, sondern um eine „durch positives Zuwiderhandeln gegen die pflichtmäßige Sorgfalt bei der Herstellung des noch nicht vollendeten Werkes begangene Vertragsverletzung"" handelt. Weiterhin wird an der gleichen Stelle ausgeführt, daß dieser Fall gerade gegeben sei, „wenn ein Fahrgast während der Beförderung durch den Transportunternehmer infolge Außerachtlassung der vertragsmäßigen Sorgfalt von seiten des letzteren körperlich verletzt wird". Wenn daher das Werk als solches erfüllt ist, kann für Ansprüche wegen Körperverletzungen und Tötungen, die sich während der Beförderung ereignet haben, nur die allgemeine Verjährungsfrist von 30 Jahren gemäß § 195 bestehen [3]).

Ist demgegenüber das Werk unvollendet geblieben, d. h. hat die Bahn den Reisenden nicht vertragsgemäß an seinen Bestimmungsort gebracht, so hat dieser sich mit einigen Ansprüchen, wohlgemerkt nicht mit allen, an die sechsmonatliche Verjährungsfrist zu halten und zwar nur insoweit als die Vertragspflichten im engeren Sinne nicht erfüllt sind. Dieser kurzen Verjährung würden also die Ansprüche auf Rückerstattung des Fahrgeldes oder der Kosten eines unfreiwilligen Aufenthaltes auf einer Zwischenstation unterliegen. Doch auch

[1]) JW. 05, 484,1.
[2]) RG. 66, 12.
[3]) Leipz. Zeitschr. 1913, 304 (306).

in solchen Fällen verjähren die Ansprüche wegen Tötung und Körperverletzung erst in 30 Jahren, weil sie nur in einem äußeren Zusammenhang mit der Nichtvollendung des Werkes stehen. Außerdem ist es ein Gebot der Billigkeit, den infolge Eisenbahnunfalles an der Fortsetzung der Reise durch körperliche Verletzung behinderten Reisenden bezüglich der Verjährung seiner Ansprüche nicht ungünstiger zu stellen als den noch Reisefähigen.

Im Gesetz selbst geregelt ist die Verjährungsfrist der Ansprüche aus unerlaubter Handlung und zwar im § 852. Sie läuft 3 Jahre, nachdem der Verletzte von dem Schaden und der Person dessen, der ihn zu vertreten hat, Kenntnis erlangt hat. Nach 30 Jahren erlischt jeder Anspruch, selbst, wenn der Verletzte in dieser Zeit noch keine Kenntnis erlangt hat.

Nach dem Haftpflichtgesetz (§ 8) verjähren Forderungen gegen den Verpflichteten in 2 Jahren und zwar vom Eintritt des Unfalls an gerechnet. Diese verhältnismäßig kurze Frist erklärt sich daraus, daß das Haftpflichtgesetz eine Spezialnorm bildet, bei deren Anwendung der Verletzte fast mit Regelmäßigkeit gleich bei dem Unfall von der Person des Verpflichteten Kenntnis hat. Es wurde außerdem „bei Regelung der Verjährung der Haftpflichtforderung erwogen, daß mit Rücksicht auf die strenge Haftung des Unternehmers und die mit dem Zeitablauf verbundene Erschwerung des Entlastungsbeweises die Verjährungsfrist besonders kurz sein und der Fristablauf mit einem zeitlich genau bestimmten Ereignis beginnen müsse“ [1]). Handelt es sich um einen Todesfall, so bezeichnet dessen Eintritt dem ehemals Unterhaltsberechtigten den Beginn der zweijährigen Verjährungsfrist. Für andere Ansprüche als aus den §§ 1 bis 3a finden nach § 8 die Verjährungsvorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches Anwendung. Es ist hier etwa an den Ausgleichsanspruch gegen einen Mitverpflichteten zu denken. Aus dem BGB. kommen weiter die Vorschriften über Verjährung von Rentenrückständen in Frage. Für diese beträgt die Frist nach § 197 BGB. 4 Jahre. Weiterhin ist die Bestimmung des § 8 Satz 3 von Wichtigkeit hinsichtlich der Hemmung, Unterbrechung und Wirkung der Verjährung.

Die Abstufung der Verjährungsfristen geht also von der des Vertrages, bei dem sie für den Verletzten am günstigsten ist, über die der unerlaubten Handlung zu der des Haftpflichtgesetzes, die den Verletzten am ungünstigsten stellt.

---

[1]) Seligsohn, S. 307 (vgl. stenograph. Bericht, S. 503 ff., 624).

3. Beweislast.

Was die Frage der Beweislast zunächst einmal beim Beförderungsvertrage anbetrifft, so muß diese unter 2 Gesichtspunkten betrachtet werden. Es macht einen Unterschied, ob der Reisende den Unfall während der eigentlichen Beförderung oder vor Beginn oder nach Beendigung derselben erlitten hat. Während der Beförderung, d. h. des Aufenthalts des Reisenden im Zuge, fällt die Beweislast dafür, daß den Unternehmer keine Schuld an dem Unfall trifft, diesem selbst zu, denn „nur während dieser Zeit ist der Reisende gewissermaßen der Herrschaft und Verfügungsmacht des Unternehmers überantwortet, er kann sich den Einwirkungen der Beförderungsmaßnahmen nicht entziehen und muß die Betriebstätigkeit über sich ergehen lassen“ [1]). In diesem Fall genügt also der Nachweis der Verletzung infolge eines Eisenbahnunfalles. Damit ist dann die Wahrscheinlichkeit des ursächlichen Zusammenhanges der Verletzung mit dem Unfall gegeben und gleichzeitig eines Verschuldens des Unternehmers. Umgekehrt ist es bei Verletzungen, die sich außerhalb dieser Zeit, in die die Beförderungstätigkeit fällt, ereignen. Hier fehlt das Moment des „Überantwortetseins“ an die Herrschaft und Verfügungsmacht des Unternehmers, der Reisende hat die Möglichkeit, sich mehr vorzusehen. Es wird daher nicht ohne weiteres der Schluß gezogen, daß der Unternehmer seine vertraglichen Nebenverpflichtungen, wie Verschaffung eines sicheren Zu- und Abganges zu und von den Eisenbahnwagen, verletzt hat. Es bedarf beim Fehlen dieser Vermutung erst des Nachweises einer Vertragsverletzung, der dem Verletzten obliegt. In diesem Falle greifen also die allgemeinen Beweisregeln Platz, die den, gegen den sich der Anspruch richtet, naturgemäß günstiger stellen.

Dieselben allgemeinen Beweisregeln finden bei der Haftung aus unerlaubter Handlung Anwendung. Doch hat dieses Prinzip nach herrschender Gerichtspraxis [2]) eine Einschränkung erfahren und zwar in dem Sinne, daß bei Behauptung allgemein rechtswidrigen Verhaltens des Unternehmers zwar den Geschädigten, der behauptet, die Beweislast trifft. Werden indessen Dinge vorgebracht, die nach dem gewöhnlichen und erfahrungsgemäßen Verlauf die Verursachung auf seiten des Beklagten oder eines seiner Angestellten vermuten lassen, so hat dieser etwaige ihn entlastende Umstände anzuführen, insbesondere solche, die die Angestelltenhaftung nach § 831 ausschließen.

---

[1]) RG. 86, 321; Seligsohn, S. 328; Staub (Komm.), Bd. 3, S. 1021/22; RG. 83, 347; 66, 12; RG. JW. 20, 831, 1, 15, 585, 19; Warn.Rspr. 16, Nr. 309; A. M. Sauter, EE. 31, 180ff.

[2]) RG. JW. 20, 554, 6 und früh. Entscheidg. Staub, a. a. O.

Die Beweislast der Gefährdungshaftung ist im Haftpflichtgesetz selbst geregelt. Mit den Worten in § 1 „sofern er nicht beweist" bildet diese Regelung ein wichtiges Stück dieses Gesetzes, das dem Beklagten eine sehr strenge Beweislast aufbürdet, die sich andererseits natürlich als sehr leicht für den Geschädigten auswirkt. Dieser hat lediglich nachzuweisen, daß er einen Unfall erlitten hat, der mit einem Betriebsvorgang, auf welchen Begriff unten einzugehen sein wird, in ursächlichem Zusammenhang steht. Dem Betriebsunternehmer stehen, da die Gefährdungshaftung obligatio ex lege und nicht obligatio ex delicto oder quasi ex delicto ist und kein Verschulden oder auch nur Verursachung voraussetzt, nur die Haftungsbefreiungsgründe des eigenen Verschuldens des Geschädigten und der höheren Gewalt zu Gebote.

Zusammenfassend sei zur Frage der Beweislasten gesagt, daß die zuletzt ausgeführte Beweismethode der Gefährdungshaftung ebenso wie die des Vertragsanspruches aus Unfällen während der Fahrt für den Verletzten günstiger ist als die der unerlaubten Handlung oder die auf Grund vertraglicher Nebenpflichten des Unternehmers. Letztere stellt den Verletzten am schlechtesten.

Es wird bei Tötungen oder Körperverletzungen, die vom Rahmen unseres Themas umfaßt werden, oft vorkommen, daß der Anspruchsberechtigte sich auf 2 oder gar alle 3 haftungsbegründenden Voraussetzungen stützen kann, worauf unten noch einzugehen sein wird. Er hat sich dann für einen Weg zu entscheiden und wird füglich den wählen, der den größten Erfolg verspricht und die leichteste Durchführung gewährleistet.

II. Die verschiedenen Arten der Haftung für sich und in ihrem Verhältnis zueinander betrachtet.

1. Die Haftung aus Vertrag.

a) objektive Voraussetzungen.

Will ein Reisender aus einem Unfall, der sich bei Ausführung eines Personenbeförderungsvertrages ereignet hat, Rechte herleiten, so muß er dartun, daß ein Verstoß der Bahn gegen den Vertragsinhalt, mit anderen Worten im objektiven Sinne eine Vertragswidrigkeit vorliegt.

Wir müssen uns deshalb zunächst die vertraglichen Grundlagen eines Personenbeförderungsvertrages vergegenwärtigen. An gesetzlichen Sondervorschriften für diese Art von Verträgen herrscht Mangel. Als Rechtsquelle ist einmal das HGB. zu nennen. Die Eisen-

bahn ist Kaufmann im Sinne von § 1 Ziff. 5 HGB. Für die Personenbeförderung enthält das HGB. nur eine Bestimmung, nämlich den § 472. Danach werden die Vorschriften über die Beförderung von Personen durch die Eisenbahnverkehrsordnung getroffen. Nach herrschender Ansicht bildet diese eine Rechts- und keine Verwaltungsverordnung. Nun entbehrt aber die Regelung der Fragen des Personenverkehrs in der EVO. jeder systematischen Darstellung. Die in Betracht kommenden äußerst spärlichen Vorschriften sind wahllos zusammengestellt. Es müssen deshalb ergänzend die Bestimmungen über Handelsgeschäfte herangezogen werden (§ 354 HGB.) und, wo diese nicht ausreichen, diejenigen des BGB.

Schon bei Prüfung der Verjährungsfrage ist der Personenbeförderungsvertrag als Werkvertrag festgestellt worden. Es bedarf der weiteren Erörterung, wann dieser Vertrag in Kraft tritt und wie lange seine Geltungsdauer währt. Gemäß § 13 EVO. wird es die Regel sein, daß der Reisende v o r Antritt einer Reise eine Fahrkarte erwerben muß. Wer mit dieser Fahrkarte die Reise antritt, steht nunmehr in einem Vertragsverhältnis zur Eisenbahn. Der Vertrag kommt zwar schon mit dem Lösen der Fahrkarte zustande [1]), die Person, die durch diesen Akt Vertragspartei wird, kann indessen vor Antritt der Reise noch unbestimmt sein. Es ist doch oft der Fall, daß Reisende erst Stunden oder gar Tage nach Lösung der Fahrkarte, die auch durch einen anderen vorgenommen worden sein kann, sich auf die Reise begeben. Unter solchen Umständen läßt der durch die vorbereitende Handlung des Fahrkartenerwerbs bewirkte Vertragsabschluß die Vertragswirkungen und mit ihnen die vertragliche Haftung erst in dem Augenblick entstehen, in dem der Fahrgast endgültig den Bahnhof betritt, um seine Reise anzutreten. Bleibt der Reisende hingegen nach Lösung der Fahrkarte im Bahnhofsgebiet, um sich alsbald auf die Reise zu begeben, so beginnt gleichzeitig mit der Unterwerfung unter die in der Eisenbahnverkehrsordnung enthaltenen Vertragsbestimmungen der vertragliche Schutz und die vertragliche Haftung der Bahn bei Erleidung eines Unfalls. Hat der Reisende noch keine Karte, was in Ausnahmefällen der Fall sein kann und zumal auf kleinen Strecken üblich ist, so kommt der Vertrag in allen seinen Wirkungen zustande, sobald der Fahrgast im Zuge Platz genommen hat.

Die Wirkungen des Vertrages hören mit dem Ende der Fahrt auf, d. h. in dem Augenblick, in dem der Reisende nach Ankunft auf der Bestimmungsstation das Bahnhofsgebiet verläßt bzw. nach Erledigung seiner etwaigen dortigen Geschäfte wie Nachlösen, Rekla-

[1]) RG. in EE. 24, 389.

mation von Fahrkarte usw. normalerweise hätte verlassen können. Hält er sich an seinem Bestimmungsort angekommen noch länger in dessen Bahnhofsgebiet auf als nötig war, so ist trotzdem der Vertrag als erloschen anzusehen, eine Haftung aus dem Beförderungsvertrag kann der Bahn nun nicht mehr zugemutet werden. Anders liegt der Fall, wenn der Reisende eine besondere Veranlassung hatte, noch länger im Bahnhofsgebiet zu verweilen, wenn er sich etwa im Wartesaal einer Zwischenstation aufhielt, um auf einen alsbald fälligen Anschlußzug zu warten.

Ein die vertragliche Haftung der Eisenbahn begründender Unfall setzt deshalb voraus, daß er sich während der Dauer eines Beförderungsvertrages und an einem Orte ereignet hat, auf den die Vertragswirkungen auszudehnen sind.

Zu diesen Orten gehören alle die Bahnanlagen, die der Reisende betreten muß, um von seinem vertraglichen Beförderungsrecht Gebrauch zu machen, bzw. betreten darf, ohne gegen seine Vertragspflichten zu verstoßen. Es sind darunter also zu verstehen: in erster Linie natürlich die Eisenbahnwagen und weiter die Zugangswege dazu, wie Bahnhofshalle, Unterführungen, Bahnsteige usw. Als Beispiel für die Orte, die der Reisende betreten darf, seien die Wartesäle genannt. Eine Gefährdung der Sicherheit des Reisenden, die sich an solchen Orten ereignet, ist daher vertragswidrig. Die örtlichen Erfordernisse der Vertragshaftung sind somit erfüllt, wenn ein Unfall auf eine solche Gefährdung zurückführbar ist. Es ist hierbei noch zu erwähnen, daß die vertragliche Haftung der Bahn nicht nur dann eintritt, wenn der Reisende den Unfall an einem Orte erlitten hat, an dem ihm der Aufenthalt durch den Beförderungsvertrag geboten bzw. erlaubt war, sondern auch in den Fällen, in denen eine eintretende Gefährdung auch auf die Orte miteinwirkt, an denen ihm der Aufenthalt durch eine Eisenbahnvorschrift verboten war. Es sind dies Fälle, in denen der Reisende sowohl an dem ihm vorgeschriebenen bzw. erlaubten Orte wie an dem ihm verbotenen verletzt worden wäre, weil das schädigende Ereignis unterschiedslos auf beide sich erstreckte. Als der am häufigsten eintretende Fall sei der als Beispiel angeführt, daß ein Reisender sich während der Fahrt statt im Wageninneren verbotenermaßen auf der Plattform eines Wagens aufhält und durch ein Eisenbahnunglück ebenso verletzt wird, wie die Fahrgäste im Wagen selbst. Hier ist der Unfall nicht durch die Unvorsichtigkeit des Reisenden verursacht, die in anderen Fällen vielleicht sein Herabstürzen zur Folge haben könnte und darum verboten ist, sondern durch ein außerhalb seiner Person und seines Einflusses liegendes Ereignis, dem er auch an dem ihm durch Eisenbahnvorschrift angewiesenen Platze nicht zu entgehen vermochte. Es sind dies Ereignisse, auf die

die Unsicherheit des Ortes ohne Einfluß ist und bei denen die Wahl desselben Gefahren dieser Art weder verursacht noch vergrößert.

Während wir in den zuletzt gemachten Ausführungen den Personenbeförderungsvertrag mehr vom Standpunkt des Reisenden bzw. der diesem daraus erwachsenden Rechte und Pflichten beleuchtet haben, wollen wir uns im folgenden den Obliegenheiten der Bahn bei Erfüllung ihrer Vertragspflichten zuwenden.

b) subjektive Voraussetzungen.

Wie oben ausgeführt, ist der Personenbeförderungsvertrag als Werkvertrag anzusprechen. Unter den Bestimmungen über diese Rechtsfigur weist das BGB. Sonderbestimmungen über die Beschaffenheit des Werkes auf und zwar vornehmlich den § 632. Schon bei den Ausführungen über die Verjährung von Vertragsansprüchen ist indes festgestellt worden, daß ein vom Reisenden während der Beförderung erlittener Unfall den vereinbarten Erfolg, die Beförderung an den Bestimmungsort, nicht mit Notwendigkeit zu beeinträchtigen braucht und daher keinen Mangel an der Vollkommenheit des Werkes darstellt. Unter Bezugnahme auf das oben gelegentlich der Prüfung der Verjährungsfrage ausgeführte kann gesagt werden, daß in einem erlittenen Unfall weder ein Mangel noch eine Nichterfüllung des vereinbarten Werkes gesehen werden kann. Das Gegenteil hieße der Eisenbahnverwaltung eine ungeheuere Last aufbürden, die einer gerechten Auslegung des Personenbeförderungsvertrages nicht entsprechen würde. Wollte man die Haftung derart weit ausdehnen, so müßte der Eisenbahnfiskus eine große Zahl von Angestellten halten, die einerseits vornehmlich dem Schutz der Reisenden zu dienen bestimmt wären, andererseits darauf bedacht sein müßten, ein Verschulden der Fahrgäste festzustellen, um den Unternehmer gegen die Überzahl der Ansprüche aus nichterfülltem oder schlechterfülltem Vertrage zu sichern. Doch ebensowenig wie die Bahnverwaltung in der Lage ist, ihren Fahrgästen diesen Schutz zu gewähren, ist er beim reisenden Publikum erwünscht, denn dieses wird in der Regel keinen Wert darauf legen, sich dauernd unter Aufsicht zu wissen und oft gestört zu werden [1]). Es ist deshalb nicht anzunehmen, daß die unverletzte Beförderung zum unmittelbaren Vertragsinhalt gehört. Im letzteren Falle würde die Eisenbahn auch die Verpflichtung haben, für die Gesundheit der Reisenden einzutreten. Man denke etwa an den Fall, daß ein älterer Fahrgast während der Fahrt einem Schlaganfall erliegt. Wollte man die Eisenbahn auch in diesem Falle haftbar

[1]) RG. 69, 357.

machen, so hieße das dem Willen der Parteien mehr beilegen als sie ausdrücken wollten.

Man darf daher in dem Unfall eines Reisenden nicht die Nichterfüllung des Vertrages sehen, sondern nur unter bestimmten Voraussetzungen einen Verstoß gegen die sogenannten „sekundären Unterlassungspflichten", die sich aus dem Vertrag ergeben. Zu einer positiven Tätigkeit zur Erhaltung der Gesundheit des Reisenden ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Zweck und Wesen des Vertrages geben uns die Richtlinien, die ein Zuwiderhandeln gegen diese vertraglichen Nebenpflichten kennzeichnen. Gesetzlich stehen sie nicht fest, allenfalls könnten die Bestimmungen der §§ 157 und 242 über Treu und Glauben herangezogen werden. Wir können somit feststellen, daß der Unternehmer ursprünglich nur verpflichtet ist, den Reisenden vermittels der Eisenbahn an den vereinbarten Bestimmungsort zu bringen. Die Grundsätze von Treu und Glauben erlauben uns, diese Verpflichtung dahin zu erweitern und auszulegen, daß dies auf eine Art geschieht, die Leben und Gesundheit des Fahrgastes keiner Gefährdung aussetzt, soweit die wirtschaftlichen Mittel es gestatten und die Ausübung der Beförderungstätigkeit (der eigentliche Vertragsinhalt) dadurch nicht allzu sehr beeinträchtigt wird [1]). Die Vertragspflicht erstreckt sich daher nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts [2]) im weiteren Sinne auch auf die ordnungsmäßige Beschaffenheit derjenigen Bahneinrichtungen, mit denen der Reisende vor und nach der Fahrt in Berührung kommt. Ein Verstoß gegen diese Art von Vertragspflichten liegt daher vor, wenn ein Unfall zurückgeführt werden kann auf schlechte Beschaffenheit der Wagen und der Zugangswege zu ihnen, fehlende oder unzulängliche Beleuchtung von Bahnhof und Eisenbahnwagen, heftige Erschütterungen eines Wagens, ungeheizte Wagen [3]), Zusammenstöße und Entgleisungen von Zügen, Nichtstreuen von Bahnsteigen, Trittbrettern und anderen unbedeckten Anlagen bei Glatteis. Diese Aufzählung stellt eine Auslese derjenigen Zustände und Ereignisse dar, die den Schluß auf Pflichtverletzung und Außerachtlassung der erforderlichen Sorgfalt seitens der Bahn zulassen.

Immerhin ist es denkbar, daß Vorkommnisse dieser Art entschuldigterweise vom Unternehmer verursacht werden und keine Vertragswidrigkeit seinerseits bilden. Es können Fälle vorkommen, in denen infolge allgemeiner Knappheit an Materialien und Personal die Bahnanlagen sich in einem an gewöhnlichen Verhältnissen

[1]) JW. 05 484,1.
[2]) Vgl. die bei Seligsohn S. 327 angeführten Entscheidungen.
[3]) RG. Warn. Rechtspr. 14, Nr. 268; EE. 31 371.

gemessenen vertragswidrigem Zustand befinden. Insbesondere und am meisten fühlbar wird sich mangelhafte Heizung und Beleuchtung der Abteile machen. Man denke beispielsweise an den Weltkrieg, der derartige Zustände im Gefolge hatte. Als zweiter Fall entschuldigter Gefährdung ist denkbar, daß die Bahn einen besonderen Grund hatte, dem Reisenden die Gefährdung zuzumuten. Wird z. B. der Zug mittels der Notbremse plötzlich zum Stehen gebracht, so ist eine Erschütterung unvermeidlich, sogar Personenverletzungen durch herabfallende Gepäckstücke oder gegeneinander geworfene Fahrgäste sind denkbar. Doch liegt in dem Anbringen von Notbremsen in jedem Abteil und der Erlaubnis zu gelegentlicher Betätigung in den dafür vorgesehenen Fällen keine Vertragswidrigkeit seitens der Bahn. Das Vorhandensein dieses Sicherungsmittels soll größere Gefahren verhüten, wenn diese auch nur einzelnen Reisenden drohen, wobei sich eine Gefährdung geringerer Art auch unbeteiligter Fahrgäste, die nicht der zu vermeidenden Gefahr ausgesetzt zu sein brauchen, nicht immer umgehen läßt. Ebenso liegt der Fall, wenn der Zug vom Bahnpersonal plötzlich zum Halten gebracht wird, um eine drohende Gefahr zu vermeiden, der auf andere Art nicht zu entgehen war.

Doch bilden derartige Fälle, in denen eine gewisse Gefährdung nicht vertragswidriger Art ist, Ausnahmen. Als Regel kann gesagt werden, daß ein einem Fahrgast zustoßender Unfall objektiv eine Vertragswidrigkeit darstellt, wenn er sich auf eine Sicherheitsgefährdung durch Einrichtungen und Maßnahmen der Bahn zurückführen läßt. Doch genügen die erwähnten Erfordernisse, insbesondere das letztere noch nicht, um eine Vertragshaftung der Bahn zu begründen.

Es ist vielmehr weiter erforderlich, daß das schädigende Ereignis die Folge eines Tuns oder Unterlassens des Unternehmers oder seiner Angestellten ist, m. a. W. hierdurch verursacht ist. Die Deutung des Begriffs Verursachung kann nicht durch eine Gesetzesnorm erfolgen. Sie ist vielmehr eine Sache der wissenschaftlichen Auslegung und Weiterbildung des Rechts. Von den verschiedenen Theorien, die für diese Frage bestehen, beschränke ich mich auf die Darstellung der drei wichtigsten; die reine Bedingungstheorie, die Bedingungstheorie mit freiem billigen Ermessen des Richters und die Theorie der adäquaten Verursachung.

Die erste, begründet im Anfang des 19. Jahrhunderts von John St. Mill, im Strafrecht vertreten vom Reichsgericht, im Zivilrecht von v. Liszt und Schollmeyer, steht auf dem Standpunkt, daß jede conditio sine qua non, also jeder Umstand, ohne den ein Erfolg nicht hätte eintreten können, für diesen Erfolg kausal ist.

Während auf strafrechtlichem Gebiet diese Theorie durchaus angewandt werden kann, ist sie auf zivilrechtlichem unbrauchbar.

So herrscht denn auch jetzt auf zivilrechtlichem Gebiet im wesentlichen darüber Einverständnis, daß es, um einen eingetretenen Schaden als durch einen bestimmten Umstand entstanden anzunehmen, nicht genüge, daß dieser Umstand die conditio sine qua non des eingetretenen Schadens sei, daß vielmehr das gesunde Rechtsgefühl verlange, noch ein weiteres Erfordernis aufzustellen. Allen auf diesem Grundsatze aufgebauten Theorien ist gemeinsam, die Tatsachen aus dem Bedingungskomplexe auszuschließen, die einen so entfernten Zusammenhang mit den schädlichen Folgen haben, daß sie ihrer Natur nach für die Entstehung des Schadens vollkommen indifferent sind. Auf diesem Grundsatz baut sich die sogenannte Bedingungstheorie mit freiem billigen Ermessen des Richters auf, wie sie von Dernburg (unter Berufung auf § 287 ZPO.), Staudinger („Der Richter soll sich auf den Standpunkt des Gesetzgebers stellen"), Windscheid-Kipp[1]) und J. v. Gierke vertreten wird. Wie ihr Name sagt, steht sie an und für sich auf dem Standpunkt der reinen Bedingungstheorie; es genügt also reine Kausalität zwischen Ereignis und Folge. Hinzu kommt aber, daß der Richter Bedingungen wegen der allzu entfernten Möglichkeit der Schädigung ausschalten muß, wenn dies der vernünftigen Auslegung widersprechen würde.

In ihrer Auswirkung kommt diese Theorie praktisch zu den gleichen Ergebnissen wie die zuerst von v. Bar angebahnte und später von v. Kries, Rümelin und Traeger fortgebildete und tiefgründig durchgearbeitete Theorie der sogenannten adäquaten Verursachung, die sich mit Recht im Zivilrecht durchgesetzt hat, weil sie nicht nur den Erfordernissen des praktischen Rechtslebens am besten gerecht wird, sondern sich auch auf eine Stelle des Gesetzes (§ 252 BGB.) selbst stützen kann. Als Gemeinsames und Grundsätzliches der verschiedenen Formen, in der diese Theorie ihrerseits wieder vertreten wird, kann folgendes festgestellt werden: Adäquate Verursachung ist das Setzen solcher Bedingungen, die für verständiges, objektives Urteil zur Zeit des Ereignisses eine praktisch wesentliche Möglichkeit, also eine gewisse Gefahr des Erfolgseintritts, begründen und die eine gewisse Eignung hierfür besitzen; d. h. die Bedingungen dürfen nicht in einem derart losen oder entfernten Zusammenhange mit dem eingetretenen Schaden stehen, daß sie nach der Auffassung des Lebens vernünftigerweise nicht mehr als Ursache angesehen werden können[2]). Es genügt daher

[1]) § 258 Nr. 2.
[2]) RG 78, 272.

nicht eine solche Tatsache, die nur infolge anderer außergewöhnlicher Umstände zu einer Bedingung des Erfolges wurde. Anders ausgedrückt besagt dies: Die als Ursache anzusprechende Betätigung muß „generell" oder „erfahrungsgemäß" geeignet sein, zu einem schädlichen Erfolg derart, wie er eingetreten ist, zu führen [1]). Eine auf dieser Theorie fußende Schadensersatzpflicht tritt u. U. auch für mittelbare Folgen ein, ohne Rücksicht darauf, ob sie im Einzelfalle von dem subjektiven Standpunkt des Handelnden aus voraussehbar oder als regelmäßige Folge seiner Handlung zu erwarten war [2]). Erforderlich ist endlich nicht, daß das schädigende Ereignis für den Erfolg allein ursächlich war. Die Rechtsprechung stellt stets generell die Frage, ob es objektiv wahrscheinlich ist, daß ein solcher Umstand einen derartigen Erfolg herbeiführen kann.

Unter Zugrundelegung dieser Grundsätze ist daher bei Abwägung aller Umstände festzustellen, ob der Unternehmer oder einer seiner Angestellten die Ursache zu dem schädigenden Ereignis gesetzt hat und ob ferner dieses mit dem Schaden in ursächlichem Zusammenhang steht.

Sind die bisher erwähnten Voraussetzungen sämtlich erfüllt, so bleibt noch die Frage offen, auf welche positive Gesetzesvorschrift denn der Verletzte seinen Anspruch gegen die Bahn gründen kann. Gesetzliche Sondervorschriften für die Haftung beim Personentransport fehlen, wie bereits erwähnt, desgleichen Spezialnormen für die Haftung wegen Pflichtverletzung. Es muß deshalb auf Vorschriften allgemeineren Inhalts zurückgegriffen werden, die eine Haftung wegen Verletzung vertraglicher Nebenpflichten festlegen. Ob diese vorhanden und worin sie zu sehen sind, ist Gegenstand lebhaften Streits. Es stehen hier nur die Fälle zur Erörterung, in denen eine Haftpflicht aus Unfällen, die sich w ä h r e n d der Fahrt ereignet haben, begründet werden soll. Die Gewährleistungsansprüche aus § 633 sind nicht verwendbar, denn diese sind erst gegeben, wenn das Werk vollendet ist. Der Unternehmer haftet nach ihnen für Mängel des Werks, die sich nach dessen Vollendung zeigen. Bei Ausführung der Fahrt jedoch ist dieses noch nicht vollendet, denn die Eisenbahn hat den Erfolg, die Ankunft des Reisenden am Bestimmungsort, noch nicht herbeigeführt, vielmehr ereignet sich der schadenbringende Unfall noch bei Ausführung des Werkes.

Wir haben es daher mit einem Anspruch wegen „positiver Vertragsverletzung" zu tun. Diesen Ausdruck hat S t a u b geprägt,

[1]) O e r t m a n n S. 32; RGR. Komm. S. 394,3.
[2]) RG 81, 361.

der in seiner Festschrift zum 26. deutschen Juristentag an Hand verschiedener der Praxis entnommener Beispiele gezeigt hat, daß sich für derartige Fälle der die Haftbarkeit des Schuldners rechtfertigende Grund nicht ohne weiteres im Gesetz finden läßt.

Anschließend an Staubs Ausführungen finden sich in der Literatur eine ganze Reihe von Versuchen, den Rechtssatz, daß die schuldhafte Verletzung einer Vertragsverbindlichkeit zum Schadenersatz verpflichtet, mit einer Rechtsnorm zu begründen.

Die erste Ansicht arbeitet mit außerkontraktlichen Gesichtspunkten und zieht § 823 zur Begründung eines Anspruchs heran[1]). Doch hat dann die Vertragsverletzung deliktischen Charakter und zwar bei Erfüllung eines vertraglichen Verhältnisses. Der Gesetzgeber hat sicher nicht an eine solche Art der Verletzung durch den Schuldner selbst gedacht. Außerdem bringt § 823 kein befriedigendes Ergebnis, weil die Haftung für das Verschulden der Hilfspersonen nicht zu begründen ist.

Auf rein vertraglicher Grundlage bleiben die Ausführungen Goldmanns und Lilienthals[2]) und Schöllers[3]). Die Ansicht der beiden ersteren besagt: Hat eine geschuldete Sache nicht die Eigenschaften, die sie nach dem Inhalt des Schuldverhältnisses haben muß, wird m. a. W. eine Handlung nicht so geleistet, wie sie geschuldet wird, so ist die Leistung insoweit unmöglich, als die Sache oder die Leistung nicht dem Inhalt des Schuldverhältnisses entspricht. Zwar wird es sich in den meisten Fällen nur um eine zeitweise Unmöglichkeit handeln, doch bleibt die geschuldete Leistung dann für die vorhergehende Zeit, in der sie hätte erfolgen müssen, unmöglich. Schöllers der eben angeführten verwandte Ansicht geht dahin, daß der zu einer Leistung verpflichtete Schuldner, wenn er seiner Verpflichtung, eine vertragswidrige Handlung zu unterlassen, zuwiderhandelt, dadurch die Erfüllung seiner Unterlassungspflicht und damit z. T. auch die geschuldete Leistung unmöglich mache.

Gegen die Ansicht von Goldmann und Lilienthal wendet sich Staub[4]) unter grundsätzlicher Ablehnung der Anwendung der Unmöglichkeitsregeln auf die negativen Pflichten. Er behauptet auch, daß das Gesetz bei sämtlichen Einzelbestimmungen des Schuldrechts nur positive Leistungen im Auge habe und billigt damit gewissermaßen dem § 241 nur programmatische und keine praktische Bedeutung zu. Hierin ist Staub nicht beizupflichten. Er

---

[1]) Crome Bd. 2 S. 1020.
[2]) Das BGB II. Aufl. I S. 333.
[3]) Gruchots Beitr. zur Erläut. d. deutsch. Rechts. Bd. 46 S. 26ff.
[4]) Festschr. S. 35, 36; Posit. Vertragsverletzungen S. 9, 11, 12.

hat nämlich m. E. übersehen, daß man unterscheiden muß zwischen einer Unterlassungspflicht einerseits als selbständigem Leistungsinhalt und andererseits als negativer Pflicht mit nur mittelbarer Bedeutung neben dem positiven Gebot, das den Hauptinhalt der Verpflichtung ausmacht. Auf reine Unterlassungspflichten wendet man heute berechtigterweise die Regeln von der Unmöglichkeit an.

Etwas anderes ist es, wenn die Unterlassungspflicht nicht selbständiger Vertragsbestandteil, sondern nur Nebenbestandteil einer positiven Leistungsverbindlichkeit ist. Ein Unmöglichkeitsurteil kann sich hier nur auf die positive Leistung beziehen. Es ist doch durchaus möglich, daß ein nur leicht verletzter Reisender seine Reise alsbald fortsetzt. Dann ist die Leistung und damit die Erfüllung der vertraglichen Hauptverpflichtung also noch möglich geblieben. Wird der Fahrgast andererseits so schwer verletzt, daß seine Weiterbeförderung zum Bestimmungsort unmöglich ist, so hat der Unternehmer damit gegen seine sekundären negativen Vertragspflichten, gleichzeitig aber gegen den Hauptvertragsinhalt verstoßen. Ob der Reisende später weiterbefördert werden kann, ist bedeutungslos. Der Vertragszweck zielte auf eine möglichst baldige Ankunft ab und ist nun nicht mehr zu erreichen.

Jedenfalls kann die Ansicht von Goldmann und Lilienthal nicht unseren Beifall finden, noch weniger aber die von Schöller, die, um mit Staub zu reden, „geschraubt und gekünstelt" ist.

Ein Vorschlag Staubs[1]) geht auf analoge Anwendung von § 286 hinaus. Der Grundgedanke von § 286 sei der, daß schuldhafte Unterlassung der Rechtspflicht zum Schadensersatz verpflichtet. Übertrage man diesen Gedanken analog auf die positive Vertragsverletzung. so komme man zu dem Ergebnis, daß verschuldete positive Verletzung von Vertragspflichten gleichfalls schadensersatzpflichtig mache. Staubs Ansicht folgt Enneccerus, der außerdem noch § 280 heranzieht. Doch ist diese Ansicht mit Recht stark bekämpft worden, weil man sich gegen die Anwendung der Bestimmungen über Verzug und Unmöglichkeit auf Schuldverhältnisse, die auf ein Unterlassen abzielen, wehrt. M. E. sind die §§ 280 und 286 nur auf Vorkommnisse, die die vom Schuldner zu bewirkende Leistung in ihrem vertragsmäßigen Erfolg selbst berühren, anzuwenden.

Eine Theorie, die viele Vertreter[2]) hat, sieht in § 276 den die Verantwortlichkeit des Schuldners begründenden Rechtssatz. Die Vertreter dieser Theorie behaupten, das Vertretenmüssen von Vorsatz

[1]) Festschr. S. 41; Pos. Vertr.-Verl. S. 11, 35.

[2]) Crome, Bd. 2, S. 65; Düringer-Hachenburg, Bd. 3, S. 71; Dernburg, DJZ. 03, S. 1; vgl. auch die Aufzählungen bei Schultze, S. 9 ff.

und Fahrlässigkeit seitens des Schuldners bedeute, daß die Außerachtlassung der erforderlichen obligationsmäßigen Sorgfalt schadensersatzpflichtig mache[1]). Krückmann stellt in Anbetracht des Überwiegens dieser Ansicht sogar den Satz auf, der § 276 habe heute einen anderen Inhalt als am 1. 1. 1900, indem er durch Rechtslehre und Rechtssprechung aus einem bloß begriffsentwickelnden Rechtssatz zu einem befehlenden Rechtssatz fortentwickelt sei. Gegen diese Ansicht macht Staub den Einwand, daß § 276 nur die Voraussetzung einer Haftung, nicht ihre Folgen festsetzen wolle. Enneccerus macht mit Recht geltend, daß nach dieser Theorie die Terminologie des Gesetzes in zwei dicht aufeinander folgenden Bestimmungen ungenau wäre, denn einmal, in § 275, hätte das Wort „Vertreten" den Sinn „schuldhaft herbeiführen", in § 276 dagegen würde es „sich schadensersatzpflichtig machen" bedeuten. Diesen Doppelsinn hat der Gesetzgeber mit dem Wort „vertreten" sicher nicht verbinden wollen.

Beifall verdient m. E. eine andere Ansicht, die sich auf den grundlegenden Rechtssatz des § 242 stützt. Dieser sagt in Anlehnung an § 157, daß der Schuldner seine Leistung so zu bewirken hat, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordern. Aus diesem allgemeinen Rechtssatz, der unser gesamtes Rechtssystem beherrscht, kann der ungeschriebene Satz abgeleitet werden: „Jede schuldhafte Nichterfüllung einer Vertragspflicht verpflichtet zum Schadensersatz". Würde man diese Folgerung nicht ziehen, so wäre § 242 rechtlich praktisch bedeutungslos. Hiergegen müssen die Bedenken verstummen, die es nicht für ratsam halten, von einem so allgemeinen Rechtssatz auszugehen. Mit Hilfe dieser allgemeinen Bestimmung kommt man jedenfalls auf natürlichere Weise zu einem befriedigenderen Ergebnis als mit gekünstelter Interpretation und kann einer besonderen Konstruktion, daß der Grundsatz allgemeiner Schadensersatzpflicht doch irgendwo im Gesetz besonders zum Ausdruck kommt, entraten[2]). Das Gesetz hat übrigens selbst in einer Reihe von Vorschriften dem Schuldner für die schuldhafte Verletzung von Unterlassungspflichten die Schadensersatzpflicht auferlegt (vgl. §§ 447, 644,2 BGB.).

Die Bedeutung von § 276 liegt dann darin, daß er festsetzt, nicht, daß der Schuldner für die Folgen seines Verhaltens einzutreten habe, sondern, wann diese Rechtsfolge eintritt.

Es ist also als vorläufiges wesentliches Ergebnis festzustellen, daß der Bahnunternehmer zum Schadensersatz verpflichtet ist, wenn

---

[1]) Crome, a. a. O.

[2]) Oertmann, § 276 Anm. 6, S. 114; vgl. Schultze, S. 22; vgl. Staub (Komm.), Bd. 4, § 377 Anm. 100, S. 265/66.

schuldhaftes Verhalten seinerseits eine objektive Vertragswidrigkeit bedeutet, die Tötungen oder Körperverletzungen im Gefolge hat.

Das Verschulden der Eisenbahn ist praktisch natürlich in erster Linie eine Haftung für ihre Angestellten. Wie weit sie für diese einzustehen hat, sagt uns § 5 EVO. Es muß hier die Einschränkung hervorgehoben werden, daß diese Bestimmung nur für Vollbahnen gilt, denn nur diese unterstehen den Bestimmungen der EVO. § 5 EVO. lautet: „Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient." Es ist also genau zu untersuchen, ob der eingetretene Schaden dem Unternehmer selbst oder einem seiner „Leute" zuzurechnen ist. Zwar läßt sich die Verursachung schwerlich auf den Unternehmer, unter dem wir die juristische Person „Deutsche Reichsbahngesellschaft" zu verstehen haben, zurückführen, wenigstens nicht im eigentlichen Sinne. Für sie treten ein die verfassungsmäßigen Vertreter, durch die sie nach außen hin kenntlich ist und wirkt. Die Handlungen dieser Stellen gelten, im Rahmen der Vertretungsbefugnis bleibend, als eigene Handlungen des Vertreters, gleichgültig, ob sie widerrechtlich oder nicht widerrechtlich, verschuldet oder unverschuldet sind, und begründen die Haftung des Unternehmers, d. h. des Reichsbahnfiskus (§§ 31, 89 BGB.).

Wir müssen, um eine Verschiedenartigkeit der Haftung nach §§ 31, 89 BGB. und § 5 EVO. verstehen zu können, zunächst den Ausdruck des § 31 „verfassungsmäßig berufener Vertreter" erläutern und diesen Begriff gegen den der „Leute und anderen Personen" abgrenzen. Derartige Vertreter sind Vertreter der juristischen Person, die sie nach außen hin darstellen. Es steht ihnen innerhalb ihres Geschäftskreises rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht und selbständige Entschließungsbefugnis zu. Ihre Berufung muß verfassungsmäßig erfolgt sein, d. h. durch Gesetz oder eine gleichwertige Verfassung einer derartigen Körperschaft des öffentlichen Rechts. Es ist dies die heute herrschende Meinung, die auch vom Reichsgericht geteilt wird [1]). Die gegenteiligen Ansichten legen im allgemeinen dem Merkmal der verfassungsmäßigen Berufung zu geringen Wert bei und stützen sich nur auf das erste Merkmal der rechtsgeschäftlichen Vertretungsmacht und selbständigen Entschließungsbefugnis. Am weitesten geht hierin Gierke, der jeden Beamten als Vertreter im Sinne von § 31 ansieht. Er unterscheidet nur zwischen Beamten und Privatangestellten [2]). Diese Ansicht wurde, wenn auch nicht ganz so weitgehend, zeitweise auch vom Reichsgericht ver-

[1]) RG. 74, 21; 74, 256; 79, 108.
[2]) Verhdlg. des 28. deutsch. Jur.-Tages, Bd. 1, S. 111.

treten, das als „verfassungsmäßig berufenen Vertreter" u. U. auch einen Beamten ansah, dessen Stellung durch einen übergeordneten Beamten geschaffen und der demzufolge von diesem angestellt worden war [1]). Diese Auffassung führt indes zu einer großen Rechtsunsicherheit, da eine Prüfung der Selbständigkeit in bezug auf Vertretung und Entschließung besonders für den Außenstehenden sehr schwer ist, zumal es eine im Beamtentum oft zu beobachtende Erscheinung ist, daß mitunter hohe Beamte eine weniger unabhängige Stellung einnehmen als untere Beamte [2]). Es ist darum Oertmann darin beizupflichten, daß „will man sich nicht ins Uferlose verlieren, man von dem Erfordernis der verfassungsmäßigen Bestellung ausgehen muß" [3]). Auf diesem Standpunkt, den es bereits früher eingenommen hat [4]), steht heute wieder das Reichsgericht und ebenso die herrschende Lehre [5]). Wollte man sich der gegenteiligen Ansicht anschließen, so hieße das der juristischen Person des öffentlichen Rechts eine umfassendere Haftung auferlegen als der des Privatrechts, umfassender insofern als sie die Handlungen eines beträchtlich größeren Personenkreises als ihre eigenen gelten lassen müßte. Dies soll gerade durch die Verweisung von § 89 auf § 31 vermieden werden.

Als verfassungsmäßige Vertreter des Reichbahnfiskus haben zu gelten der Reichverkehrsminister und seine Stellvertreter, die Vorstände und Mitglieder der Reichsbahndirektion, die Vorstände der verschiedenen Inspektionen der Eisenbahnen u. a. m.

Nicht unter die Kategorie „Vertreter" fallen beispielsweise Bahnmeister, Bahnhofsvorsteher [6]), Rangiermeister und in ähnlichen Stellungen befindliche Beamte. Für die schädigenden Erfolge, die ein solcher Vertreter durch Handlungen im Rahmen seiner Geschäftsbefugnisse herbeiführt und die gleichzeitig einen Verstoß gegen einen Personenbeförderungsvertrag darstellen, haftet der Fiskus nach den allgemeinen Bestimmungen, d. h. für schuldhaft verursachten Schaden.

Anders verhält sich die Haftung für Schäden, die Angestellte niederer Art, d. h. nichtverfassungsmäßige Vertreter, verursacht haben. Für sie ist, wie gesagt, § 5 EVO. maßgebend. Dieser hat, in den allgemeinen Bestimmungen der EVO. stehend, für die Per-

---

[1]) Vgl. RG. 62, 31; 70, 118.
[2]) v. Thur, Bd. 1, S. 623.
[3]) Oertmann, § 89, S. 247.
[4]) RG. 53, 277; 55, 176.
[5]) Neben Oertmann Enneccerus I, 1 § 103, 2, von Thur I, 1 § 42, S. 621 ff., Dernburg I, § 66, S. 190 u. a.
[6]) A. A. OLG. Stuttgart JW. 28, 1756, 6; neuerdings auch RG. (in JW. 28, 2317, 2).

sonen- wie für die Güterbeförderung gleichermaßen Gültigkeit. Ausschließlich für die Güterbeförderung ist diese Vorschrift noch einmal im selben Wortlaut in § 458 HGB. zu finden. Die Bestimmung darf an dieser Stelle nicht auf die Personenbeförderung bezogen werden, weil sie im 7. Abschnitt des HGB. stehend nur auf die Güterbeförderung Bezug haben kann. Außerdem überweist § 472 HGB. die Regelung der Personenbeförderung ausdrücklich der EVO.[1]). In diesen beiden Bestimmungen findet sich nichts über den Umfang der Haftung. Sie hat daher wegen ihrer allgemein gehaltenen Fassung zu den verschiedensten Meinungen über ihre Abweichung von der Grundregel des § 278 BGB. geführt. Streit herrscht zunächst einmal darüber, ob ein schuldhaftes Handeln des Angestellten Bedingung ist, um die Eisenbahn haftpflichtig zu machen. Während für die Güterbeförderung nach den §§ 456 HGB und 84 EVO. eine Haftung unabhängig vom Verschulden bis zur vis maior Platz greift, fehlt es für den Personnenbeförderungsvertrag an einer entsprechenden ausdrücklichen Bestimmung.

Dieser Umstand hat darum Staub[2]) veranlaßt, eine Haftung der Eisenbahn für unverschuldete Handlungen bei der Personenbeförderung abzulehnen und auf die ergänzenden Bestimmungen des BGB. zu verweisen, wonach Verschulden das haftungsbegründende Moment sei, in diesem Falle Verschulden der Angestellten.

M. E. befindet sich Staub hier in einem Irrtum. Wenn im § 5 EVO. eine für Personen- wie Güterbeförderung gleichermaßen geltende Bestimmung ausgesprochen wird, die in § 456 HGB. bzw. § 84 EVO. noch einmal ausdrücklich für die Haftung bei der Güterbeförderung hervorgehoben ist, so kann man daraus den Schluß ziehen, daß der Gesetzgeber dies hinsichtlich der Haftung für Personenschaden für überflüssig gehalten hat. Für diese Annahme spricht auch der innere Grund, daß eine weitgehende Haftung für Personenverletzungen mindestens ebenso gerechtfertigt ist wie für Beschädigung und Verlust von materiellen Werten. „Außerdem berechtigt die Erwägung, daß in § 278 BGB. ebenso wie in § 431 HGB. das Erfordernis des Verschuldens besonders aufgestellt worden ist, in § 5 EVO. dagegen keine Erwähnung gefunden hat, zu der Annahme, daß § 5 EVO. ein Verschulden nicht voraussetzt und zwar ebensowenig bei der Personen- wie bei der Güterbeförderung, da der Paragraph für beide Gebiete Geltung hat“[3]). Diese sich aus der Vergleichung des Wortlautes der verschiedenen Vorschriften ergebende Annahme findet auch eine Stütze in den Vorarbeiten zum

[1]) Anders: RG. Leipz. Zeitschr. 1913, 304; vgl. RG. EE. 33, 217.
[2]) § 472 Anm. 11, Bd. IV, S. 1021.
[3]) Stuhlmann S. 32.

HGB. In einem Zweifelsfall wie dem vorliegenden wird ein Zurückgreifen auf die Motive des Gesetezes erlaubt sein.

In der Denkschrift zum Entwurf des HGB.[1]) lesen wir, daß die Vorschrift des Art. 400 HGB., wonach der Frachtführer für seine Leute und für andere Personen haftet, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bediene, in unveränderter Form in Zukunft nur für die Eisenbahnen in Geltung bleiben könne (450 gleich § 458 d. Ges. gleich § 5 EVO.). Im übrigen sei diese Vorschrift nur noch in der Fassung aufrecht zu erhalten, daß der Frachtführer für ein Verschulden seiner Leute usw. in demselben Umfang einstehen müsse wie für eigenes, weil nach § 421 (= 431 d. Ges.) der Frachtführer einen unverschuldeten Schaden nicht mehr vertreten müsse. Dementsprechend hat der Wortlaut des § 431 eine andere Fassung erhalten als § 458 HGB. = § 5 EVO.

In Übereinstimmung mit Sauter[2]), Seligsohn[3]) und dem Reichsgericht[4]) nehmen wir daher an, daß auch ohne Verschulden des Angestellten die Haftung der Bahn eintreten kann[5]).

Zu Meinungsverschiedenheiten haben weiterhin die Worte des § 5 EVO. „Leute und andere Personen" geführt. Die Terminologie des Gesetzes ist hier so zu verstehen, daß als „Leute" die im Beförderungsbetrieb zu dessen Ausführung angestellten Beamten anzusehen sind, während ihnen gegenüber die „anderen Personen" stehen, d. h. solche, die nur vorübergehend zu Diensten herangezogen werden. Der Kreis der zur ersten Kategorie gehörenden Personen ist recht weit zu fassen. Es gehören dazu nicht nur Schaffner, Lokomotivführer usw., sondern beispielsweise auch die Bahn-Lampenwärter und die in der inneren Verwaltung Tätigen. Zur zweiten Gruppe gehören diejenigen, die im Beförderungsbetrieb nur aushilfsweise, z. B. beim Verladen, tätig sind.

Welche Bedeutung dieser Unterscheidung beizulegen ist, läßt sich nur durch grammatikalische Interpretation feststellen. Die eine Meinung nimmt an, daß der Relativsatz „deren sie sich . . . . . bedient" sich sowohl auf „andere Personen" wie auf „Leute" bezieht, und macht daher keinen Unterschied zwischen den beiden Gruppen[6]). Diese Meinung gibt aber keine befriedigende Antwort auf die Frage, warum überhaupt zwei Gruppen von Personen in § 5 EVO. aufgeführt

---

[1]) S. 261.
[2]) EE. 31, 178.
[3]) S. 328.
[4]) RG. Warn. Rspr. 16, Nr. 82; EE. 33, 217.
[5]) Vgl. auch Fritsch (Handbuch), S. 299, Anm. 35 zu § 458.
[6]) Siehe Eger, EVO. § 5, Anm. 20, S. 17.

werden und dieser nicht einfach analog dem § 278 BGB. gefaßt worden ist. Bezieht man den Relativsatz auf beide Begriffe, so wäre die Wiederholung des Wortes „für" gänzlich überflüssig. M. E. ist der Relativsatz nur auf die Kategorie „andere Personen" zu beziehen. Die Bedeutung dieser Unterscheidung liegt demnach in einer verschiedenartigen Gestaltung der Haftung für das Verschulden von „Leuten" als für das „anderer Personen".

Nach der engen Auffassung Egers[1]) haftet die Eisenbahn für „ihre Leute" nur insoweit „als der Schaden von den Angestellten in Ausübung ihrer Dienstfunktionen bzw. bei Gelegenheit derselben herbeigeführt ist, also für ihre Handlungen, die mit ihren dienstlichen Verrichtungen in Zusammenhang stehen." Auf einem ähnlichen Standpunkt steht Rundnagel[2]), der als Voraussetzung der Haftung eine während der Dienstzeit des Angestellten getane Handlung für erforderlich hält.

Auf den gerade entgegengesetzten Standpunkt stellt sich Senckpiehl[3]), der unter Außerachtlassung der Unterscheidung zwischen „Leuten" und „anderen Personen" und der Einschränkung „bei Ausführung der Beförderung" annimmt, die Bahn müsse unbeschränkt für jede vertragswidrige Handlung eines beliebigen Bahnangestellten haften. Doch ist m. E. gerade auf diese Einschränkung Wert zu legen und daher Senckpiehls Ansicht abzulehnen. Weil sie gleichfalls den Fehler begehen, die Unterscheidung zwischen „Leuten" und „anderen Personen", die mir sehr wesentlich erscheint, außerachtzulassen, ist auch Eger und Rundnagel nicht beizupflichten.

Diesen Unterschied hebt die herrschende Meinung, vertreten vor allem von Staub[4]), Kosack[5]) und dem Reichsgericht[6]), besser hervor. Ihr gebührt darum der Vorzug. Danach genügt es, daß die durch die Anstellung zugewiesene Tätigkeit oder die durch sie gegebene Gelegenheit die tatsächliche Veranlassung zu der schädigenden Handlung gewesen ist oder ihre Vornahme erleichtert hat. Daraus folgt, daß die Bahn auch dann haftet, wenn der im festen Anstellungsverhältnis Stehende außerhalb der Dienstzeit oder an einem Ort, der ihm sonst nicht zugänglich ist, zu dem er aber auf Grund seiner Eigenschaft als Angestellter der Bahn gelangen konnte, ein schädigendes Ereignis verursacht. Nach dieser Ansicht, die auch

---

[1]) a. a. O.
[2]) S. 23—25.
[3]) S. 122.
[4]) Bd. 4, S. 905—06; Anm. 3 zu § 431 HGB. u. S. 1021—22, Anm. 11 zu § 472.
[5]) § 47, II.
[6]) RG. 7, 128.

vom Reichsgericht[1]) vertreten wird, scheiden also die Fälle aus, in denen ein Bahnangestellter gänzlich ohne Beziehung zu seinen Dienstobliegenheiten, gewissermaßen als Privatmann und nicht in seiner Eigenschaft als Bahnangestellter, tätig geworden ist.

Es ist nicht zu leugnen, daß nach dieser Auffassung die Haftung der Bahn eine sehr umfangreiche ist und daß die Grenzen ihrer Verantwortlichkeit im Vergleich zu den gewöhnlichen Fällen der Haftung für Dritte sehr weit gezogen sind. Der Grund ist in der Eigentümlichkeit und Gefährlichkeit der Betriebsverhältnisse zu sehen.

Anders verhält es sich mit der Haftung der Eisenbahn „für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient." Für diese hat § 5 EVO. einen anderen Sinn und zwar einen ähnlichen wie § 278 BGB. Dementsprechend gelten in Anbetracht der Haftung für diese Personen auch die Grundsätze des BGB., d. h. die Bahn hat für Versehen derselben einzustehen, wenn sie in Ausführung der Beförderung begangen worden sind. Eine haftbarmachende Handlung dieser Personen muß laut § 5 EVO. „bei Ausführung der Beförderung" begangen sein. Ist ein Schaden nur durch eine bei Gelegenheit der Ausführung schuldhaft begangene Tat entstanden oder steht er sonst nur in äußerer Beziehung zu ihr, so entfällt eine Haftung der Eisenbahn[2]).

In Ansehung der Schuldfrage wie in der Frage der Unfallverursachung ergibt sich also für Vollbahnen eine strengere Haftung als für Kleinbahnen, die nicht den Bestimmungen der EVO. unterworfen sind.

2. Die Haftung aus unerlaubter Handlung.

a) objektive Voraussetzungen.

Während wir im vorigen Abschnitt die Vertragshaftung der Eisenbahn beleuchtet haben, unterziehen wir im folgenden die außervertragliche Haftung unserer Betrachtung. Auch sie wird im Leben einen nicht geringen Raum einnehmen. Ein derartiges außervertragliches Schuldverhältnis, das eine Schadensersatzpflicht nach sich zieht, gründet sich auf bürgerlich-rechtliche Normen und zwar auf die Bestimmungen des 25. Titels des 7. Abschnittes im II. Buch des BGB., insbesondere auf § 823,1.

Im Gegensatz zum Vertrage handelt es sich hier nicht um die Außerachtlassung der Sorgfaltspflichten, zu deren Innehaltung eine Vertragspartei der anderen gegenüber verpflichtet ist, sondern um die

[1]) a. a. O.

[2]) Vgl. Staub, § 431 Anm. 3; Cosack, § 47; Düringer-Hachenburg, § 431 Anm. 4; RG. JW. 1906, S. 460, 16.

Nichtbeobachtung der stets ganz allgemein jedem gegenüber bestehenden Rechtspflicht, Leben, Körper und Gesundheit eines anderen nicht widerrechtlich zu verletzen. Während die Haftung auf Grund eines Personentransportvertrages fest umrissenen zeitlichen Einschränkungen unterworfen ist, bestehen diese bei der Haftung aus unerlaubter Handlung nicht.

Desgleichen ist der Eintritt eines schädigenden Ereignisses an bestimmten Orten nicht Haftungsvoraussetzung. Die Vertragshaftung der Eisenbahn beschränkt sich, wie oben dargelegt, auf diejenigen Orte, an denen sich der durch den Vertrag aktiv Legitimierte den Vertragsbestimmungen zufolge aufhalten mußte bzw. durfte. Die Haftung aus unerlaubter Handlung kann unter Umständen gleichfalls gewissen örtlichen Einschränkungen unterliegen. Es ist hier an die Fälle zu denken, in denen jemand beim Aufenthalt an einer Stelle verletzt wird, an der ihm der Aufenthalt durch eine Eisenbahnvorschrift verboten war. Man könnte geneigt sein, anzunehmen, daß der Anspruch des Verletzten hier regelmäßig gefährdet ist bzw. nach § 254 BGB. eine Einschränkung erleidet, weil eigenes Verschulden vorzuliegen scheint. Doch ist das nicht ganz allgemein zu sagen, es ist vielmehr ein Unterschied zwischen Ordnungs- und Sicherheitsvorschriften zu machen:

1. Der Verletzte hat gegen eine Vorschrift verstoßen, die im Interesse der Ordnung im Personenverkehr Rechtskraft hat.

2. Er hat gegen eine Vorschrift verstoßen, die der Sicherheit von Personen jeglicher Art — Fahrgästen wie anderen — zu dienen bestimmt ist.

Zur Erläuterung mögen Beispiele beitragen:

1. Es fährt jemand, ohne im Besitze einer Fahrkarte zu sein, mit einem Zuge, der entgleist; das Eisenbahnunglück stellt sich als unerlaubte Handlung heraus. Es würde dem Rechtsgefühl widersprechen, wollte man dem Verletzten in diesem Falle nicht vollen Schadensersatz zuerkennen. Die Übertretung der Ordnungsvorschrift ist nicht kausal für den Unfall des Verletzten. Sie kann daher nur die Folgen nach sich ziehen, die aus ihr gewöhnlich erwachsen, nämlich u. U. eine Ordnungsstrafe. Kausal für den Unfall ist die seitens der Bahn begangene unerlaubte Handlung.

2. Es hält sich ein Fahrgast trotz ausdrücklichen Verbots auf der ungesicherten Plattform auf. Infolge einer Erschütterung des betreffenden Wagens, die auf eine unerlaubte Handlung der Bahn zurückzuführen ist, stürzt er von der Plattform herab und verletzt sich. Dieses Unglück konnte ihm naturgemäß im Wageninnern nicht zustoßen.

Während es sich im ersten Fall um eine Vorschrift handelte, die der Bahn die Abwickelung der Geschäfte und die Kontrolle erleichtern

soll, haben wir es im zweiten Fall mit einer Vorschrift zu tun, die im Interesse der Sicherheit der Mitfahrenden getroffen ist. Setzt sich ein Fahrgast über eine solche Vorschrift hinweg, so liegt sein Verschulden in Richtung des eingetretenen Unfalls, denn ein solcher war für ihn erfahrungsgemäß vorauszusehen. In diesem Falle hat der Verletzte keinesfalls Anspruch auf vollen Schadensersatz; je nach den Umständen kann eine Teilung des Schadens nach § 254 Platz greifen.

Treffen beide Voraussetzungen in einer Person zusammen, d. h. hat jemand sowohl gegen eine Ordnungs- wie gegen eine Sicherheitsvorschrift verstoßen, so wird für die Frage des Umfanges des Schadensersatzes nur die Verletzung der Sicherheitsvorschrift berücksichtigt und zwar gleichfalls nach den Grundsätzen konkurrierenden Verschuldens. Die Übertretung der Ordnungsvorschrift, d. h. in unserem Falle das Fahren ohne Fahrkarte, spielt hierfür keine Rolle.

Ist endlich ein Unfall durch Übertretung einer Sicherheitsvorschrift entstanden, wäre er aber mit gleichgroßer Wahrscheinlichkeit auch an einem Orte eingetreten, dessen Betreten dem Verletzten nur durch Ordnungsvorschrift oder gar nicht verboten war, so tritt gleichfalls nicht volle Ersatzpflicht der Bahn ein, doch hier immerhin in nur wenig eingeschränktem Maße.

Zusammenfassend ist also zu sagen, daß die Haftung aus unerlaubter Handlung auf Grund ihrer örtlichen Voraussetzungen nur dann zu Ungunsten des Verletzten gemildert wird, wenn sein Verhalten gleichfalls kausal für den Eintritt des schädigenden Erfolges gewesen ist.

b) subjektive Voraussetzungen.

Doch ist zur Geltendmachung eines Anspruches, der sich auf eine Verletzung durch unerlaubte Handlung stützt, erforderlich, daß diese Verletzung, wenn auch zum kleineren Teil, durch den Unternehmer oder einen seiner Erfüllungsgehilfen verursacht worden ist.

Wir müssen auch hier wieder analog der Vertragshaftung den Unterschied zwischen der Verursachung durch den Unternehmer selbst bzw. einen verfassungsmäßigen Vertreter und der durch einen sonstigen Angestellten hervorheben.

Die Haftung für Verschulden des Unternehmers und seiner verfassungsmäßigen Vertreter ist aus § 823,1 in Verbindung mit §§ 31 und 89 abzuleiten. § 823 erfordert, um eine Schadensersatzpflicht zu begründen, Vorsatz oder Fahrlässigkeit, also Verschulden. In der Regel wird es sich bei dem Verschulden dieser Organe um eine Unterlassung handeln, nämlich um Außerachtlassung der Aufsichtspflicht und Nichtanordnung der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen, doch können auch Zulassung und Anordnung von besonders gefährdenden

Betriebseinrichtungen und -maßnahmen als haftungsverpflichtende unerlaubte Handlungen erscheinen. Zu erwähnen wäre in diesem Zusammenhang, daß auch eine Haftung des Unternehmers auf Grund von § 836 in Frage kommen kann, so bei Verrückung der Gleise infolge Einstürzens des Bahndammes [1]).

Die Haftung für Angestellte ist aus § 831 abzuleiten. Sie ist weniger umfassend als die vertragliche Angestelltenhaftung. Während bei dieser eine Haftung schon eintritt, wenn der Angestellte, ohne im Dienst zu sein, Vertragspflichten verletzt, ist Voraussetzung für die Haftung aus § 831, daß der Angestellte in Ausführung seiner Verrichtungen den Schaden verursacht hat. Ein Verschulden des Angestellten wird nicht gefordert, vielmehr wird ein Verschulden des Unternehmers, seines Auftraggebers, in eligendo et custodiendo angenommen. Hiergegen ist der Exkulpationsbeweis zulässig, der dahin zu gehen hat, daß die Auswahl des Angestellten mit der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt vorgenommen ist. Ebenso gestaltet sich die Haftung für Beschaffung von Vorrichtungen und Gerätschaften und für die Leitung von Arbeiten. Hier muß durch den Exkulpationsbeweis nachgewiesen werden, daß der Schaden auch bei Anwendung der nötigen Sorgfalt unvermeidlich war.

c) Ihr Verhältnis zur Vertragshaftung.

Es bedarf die Frage der Klärung, in welchem Verhältnis der Vertragsanspruch, den ein Fahrgast nach einem eingetretenen Unfall geltend machen kann, zu einem etwa geltend zu machenden Anspruch aus unerlaubter Handlung steht, bzw. ob letzterer ausgeschlossen ist. Über diese Frage finden sich mangels gesetzlicher Vorschriften in Literatur und Rechtsprechung die verschiedensten Ansichten.

Daß ein Anspruch aus Vertrag neben dem aus unerlaubter Handlung bestehen könne, wurde früher völlig von Endemann [2]) abgelehnt und zwar in dem Sinne, daß eine bei Ausführung eines Vertrages begangene unerlaubte Handlung lediglich nach den Grundsätzen des Vertrages zu beurteilen sei. Daß dieser Ansicht nicht beigepflichtet werden darf, geht aus der Erwägung der Ergebnisse, zu denen sie führt, unzweifelhaft hervor. Es sei angenommen, daß zwei im selben Abteil eines Zuges befindliche Personen infolge eines als unerlaubte Handlung zu bewertenden Unfalles gleichermaßen verletzt werden. Während der eine im Besitz einer Fahrkarte ist und daher im Vertragsverhältnis zur Eisenbahn steht, reist der andere ohne Fahrkarte. Wollte man Endemann beipflichten, so dürfte man nur dem

[1]) RG. JW. 08, 196, 10.
[2]) IV. Aufl. s. Lehrb. § 200, Anm. 4.
Jetzt and. Ans. IX. Aufl. § 200, 1 b.

letzteren den Anspruch aus unerlaubter Handlung zubilligen, während der andere seine Rechte lediglich aus dem Vertragsverhältnis herzuleiten hätte. Der Reisende ohne Fahrkarte könnte dann umfangreichere Ansprüche erheben als der mit solcher, weil ihm noch der Anspruch auf Schmerzensgeld aus § 847 zusteht. Ein derartiges Ergebnis ist nicht in Einklang zu bringen mit den Grundsätzen gesunder Rechtsfindung.

Es mag daher schon jetzt gesagt werden, daß es ein Gebot der Billigkeit ist, anzunehmen, daß die Bestimmungen über unerlaubte Handlungen selbständig neben denen über Vertrag bestehen können, falls die Voraussetzungen beider Rechtsfiguren sämtlich erfüllt sind.

Dies wird auch allgemein anerkannt, selbst von Cosack, der in dieser Frage Endemann am nächsten steht. Cosack[1]) macht nämlich die Einschränkung, daß er für innerhalb eines Vertragsverhältnisses begangene unerlaubte Handlungen dem Geschädigten den Schutz des § 823 Abs. 1 versagt, weil ihnen das Erfordernis der Widerrechtlichkeit abgehe. Eine solche Handlung könne vertragspflicht-gesetzwidrig, aber niemals rechtswidrig im Sinne des § 823,1 sein. Dieser Begriff kennzeichnet die vertraglichen Pflichten des Schuldners, die seine Haftung umgrenzen. Cosack verweist anstatt auf § 823 Abs. 1 auf dessen Absatz 2, den er für anwendbar hält, weil es sich in dieser Bestimmung nicht um eine Widerrechtlichkeit wie in Absatz 1 sondern um die Verletzung eines besonderen ausdrücklichen Schutzgesetzes handelt. Unter dem in der Literatur umstrittenen Begriff des „Schutzgesetzes" versteht Cosack jede Vorschrift des öffentlichen Rechts, die das verletzte Rechtsgut besonders zu schützen bestimmt ist. In den uns in dieser Abhandlung interessierenden Fällen würde allerdings die Cosacksche Lehre ausreichende und befriedigende Ergebnisse abgeben, weil Leben und Körper durch die §§ 211 ff und 223 ff StGB., also Vorschriften des öffentlichen Rechts, gegen vorsätzliche wie fahrlässige Beeinträchtigung den Schutz eines ausdrücklichen Schutzgesetzes genießen. In Fällen fahrlässiger Sachbeschädigung aber beispielsweise wäre der Vertragsgegner auf den vertraglichen Schutz beschränkt, weil diese nicht durch ein Schutzgesetz im Sinne Cosacks verboten ist.

Cosacks Lehre ist also im Ergebnis gleichfalls unbefriedigend. Womit rechtfertigt er, um bei unserem Beispiel zu bleiben, die Annahme, daß vorsätzliche Sachbeschädigung zwar bei Vorliegen eines Vertrages eine unerlaubte Handlung sei, fahrlässige dagegen nicht, obwohl doch beide Schuldstufen im § 823,1 ausdrücklich gleichgestellt sind? Abgesehen weiterhin davon, ob Cosack mit seiner Auslegung

[1]) § 229.

des Begriffs „Schutzgesetz" wirklich das richtige getroffen hat, ist nicht einzusehen, daß nur § 823 Abs. 2, desgleichen § 826, nicht aber § 823 Abs. 1 neben den Vertragsbestimmungen Anwendung finden können. Ebenso bedarf es dann ganz unerklärlicherweise in den Fällen des § 823 Abs. 2 und § 826 einer anderen Art der Widerrechtlichkeit als im § 823 Abs. 1, obgleich doch in beiden Absätzen des § 823 im wesentlichen dieselben Rechtsgüter geschützt werden sollen.

Diese Bedenken vermag Cosack nicht zu zerstreuen. Es dürfen nicht für einzelne Tatbestände der unerlaubten Handlung Ausnahmen gemacht werden in der Weise, daß die Vorschriften über unerlaubte Handlungen auch auf Verträge Anwendung finden können.

Diesen Grundsatz erkennt zwar auch eine andere Ansicht an, die sogenannte Theorie der Gesetzeskonkurrenz. Ihr Hauptvertreter ist Hellwig[1]). Im Ergebnis aber gelangt sie zu einem besonderen Resultat: Neben einem Anspruch aus Vertrag könne ein besonderer Anspruch aus Delikt nicht zur Entstehung gelangen, weil ein Tatbestand nur einen Anspruch geben könne. Könne dieser unter verschiedenartige Gesetzesbestimmungen subsumiert werden, so seien diese sämtlich für seinen Inhalt zur Betrachtung heranzuziehen. Das sei erforderlich, wenn sich die verschiedenen Vorschriften gegenseitig ergänzen. Oft sei es indessen der Fall, daß eine Vorschrift die andere ausschließe, und zwar in der Weise, daß eine Sonderbestimmung einer Bestimmung allgemeinen Charakters vorangehe. So sei das Verhältnis zumeist bei Verträgen, da sie Sonderregeln unterliegen. Für den Inhalt eines vertraglichen Anspruches seien die Vorschriften über unerlaubte Handlungen dann in Anwendung zu bringen, wenn das schädigende Ereignis in Ermangelung eines Vertrages die Haftung aus unerlaubter Handlung begründen würde.

Nach Hellwigs Ansicht kann also ein mehrfacher Anspruch nicht entstehen, weil die Vorschriften über Verträge nicht selbständig nebeneinander, sondern im Verhältnis von Sonderregeln zu Allgemeinregeln stehen. Zur Begründung führt Hellwig einzelne Bestimmungen an (§§ 618,3 und 687,2), aus denen er die Richtigkeit seiner Ansicht ableiten will. Doch vermag er hiermit nicht überzeugend zu wirken (vgl. hierzu die Ausführungen von Faulmann S. 33 ff und Hummel S. 51 ff). Das Gesetz selbst bietet keine Anhaltspunkte zur Entscheidung dieser Frage. Zwar bestehen eine Reihe von Bestimmungen, die andere als Sondervorschriften ausschließen (z. B. §§ 440, 542, 552, 616, 723 im Verhältnis zu §§ 320 bis 327).

---

[1]) Anspr. und Klagrecht, S. 98 ff.; Lehrbch. 1. Bd., S. 323 ff., § 118; vgl. auch ders. in DJZ. 1906, S. 1290.

Doch läßt sich ebenso nachweisen, daß auch mehrere Ansprüche nebeneinander bestehen können, so beispielsweise der Anspruch aus Delikt neben dem Bereicherungsanspruch (§ 852,2).

Es ist doch das Natürlichste, jeden Anspruch selbständig zur Entstehung gelangen zu lassen, wenn eine Handlung die Voraussetzungen mehrerer haftpflichtig machender Tatbestände erfüllt. Der Einwand, ein Tatbestand könne auch nur einen Anspruch hervorbringen, ist m. E. nicht stichhaltig, denn in den Fällen, in denen die Vorschriften über Deliktshaftung neben denen über Vertragshaftung in Anwendung kommen, handelt es sich in Wirklichkeit gar nicht um einen Tatbestand, vielmehr haben wir immer scharf zu unterscheiden zwischen den beiden, grundsätzlich voneinander verschiedenen Tatbeständen, von denen jeder den ihm eigentümlichen Anspruch zur Entstehung gelangen läßt. Es liegt also nicht ein Tatbestand vor, auf den Vertragsrecht in Verbindung mit Deliktsrecht anzuwenden ist, sondern vielmehr zwei völlig von einander verschiedene und demgemäß auch zwei Ansprüche. Der eine gründet sich auf den Vertrag, der andere auf die, mit der allgemeinen Widerrechtlichkeit behaftete, unerlaubte Handlung. Ihrem Ursprung und Wesen nach sind diese sich durchaus unähnlich [1]). Es ist m. E. nicht merkwürdig, daß aus einer Handlung zwei Ansprüche hergeleitet werden können. Es können aus einer Handlung ja auch Ansprüche verschiedener Personen entstehen, z. B. der des Eigentümers und der des Vermieters gegen den Untermieter wegen vertragswidriger Benutzung der Mietsache.

Aus diesen Gründen ist die Gesetzeskonkurrenz abzulehnen und der von der herrschenden Meinung [2]) vertretenen Theorie von der Anspruchskonkurrenz, die einen Anspruch aus unerlaubter Handlung selbständig neben dem aus Vertrag bestehen läßt, der Vorzug einzuräumen.

Es wird also ein Anspruch aus unerlaubter Handlung durch einen solchen aus Vertrag in seinem Bestand nicht beeinträchtigt. Muß nun zwangsläufig ein Anspruch ex contractu den ex delicto mit sich bringen oder gibt es Fälle, wo der erstere für sich allein besteht?

Eine innerhalb eines Beförderungsvertrages erfolgte Tötung oder Körperverletzung stellt stets eine unerlaubte Handlung dar, denn es besteht eine gegen jedermann, Vertragsgegner wie Dritte, wirksame,

---

[1]) Vgl. Krückmann, S. 435; Endemann, § 200, 1, b, S. 1258/59.

[2]) Crome II, § 324 V; Dernburg, § 64 II, 2; Staudinger, Vorbem. 4 vor § 823, S. 1684; v. Liszt, S. 12 ff., RGR. Komm. Vorbem. 4 b vor § 823; RG. EE. 33, 423; 32, 97 u. 117/18; RG. 85, 185; 88, 317 u. 435; 90, 68; JW. 20, 284/6.

in § 823 zum Ausdruck gebrachte, allgemeine Rechtspflicht zum Ersatz desjenigen Schadens, der durch Tötung oder Körperverletzung schuldhaft verursacht ist. Diese Rechtspflicht wird durch den Vertrag noch besonders unterstrichen und betont und nicht etwa beseitigt.

Der Maßstab der Haftung ist bei beiden Arten der gleiche, nämlich Einstehen für Vorsatz und jede Art der Fahrlässigkeit. Es ist also grundsätzlich kein Unterschied in der Wirkung der Haftung, einerseits aus Vertrag andererseits aus unerlaubter Handlung. Desgleichen bestehen keine gesetzlichen Einschränkungen der einen oder anderen Haftung, wie z. B. die des § 539, der den Mieter bei Kenntnis eines Fehlers der Mietsache auch im Falle körperlicher Verletzung seiner vertraglichen Ansprüche beraubt. Das Reichsgericht [1]) billigt ihm in solchem Falle trotzdem Ansprüche aus unerlaubter Handlung zu.

Aus dem Gesetz sind also keine Einschränkungen zu entnehmen, die die Haftung oder ihren Maßstab ausschließen bzw. einschränken.

Doch sind solche Einschränkungen oder Ausschließungen als Parteivereinbarung denkbar. Es ist hier daran zu denken, daß ein Fahrgast vor Antritt der Fahrt auf die Haftpflicht, sei es die vertragliche, sei es die deliktische, in gewissem Umfange verzichtet. Aus § 276,2 kann ein derartiger Verzicht auf Haftung wegen Fahrlässigkeit gefolgert werden. Zwar wird vereinzelt in der Literatur [2]) die Meinung vertreten, der Haftungsverzicht sei nur auf die Vertragshaftung und nicht auf die aus unerlaubter Handlung auszudehnen. Eine anderslautende Parteivereinbarung, die auch die Haftung für unerlaubte Handlungen ausschließe, sei nach §§ 134, 138,1 nichtig, weil es dem öffentlichen Interesse und sittlichen Gefühl zuwiderlaufe, sich die Freiheit unerlaubter Handlungen zu sichern und „weil viele der durch § 823,1 geschützten Rechtsgüter der Verfügung des einzelnen nicht unterliegen“ [3]).

Diese Auffassung kann m. E. nicht geteilt werden. Zwar ist es durchaus denkbar, daß der Ausschluß außervertraglicher Haftung u. U. gegen die guten Sitten verstößt und dann rechtlich unwirksam ist; doch braucht dies durchaus nicht regelmäßig der Fall zu sein. Gerade aus Fällen wie den hier zu behandelnden, in denen für den Eintritt der vertraglichen wie außervertraglichen Haftung die gleichen Voraussetzungen und der gleiche Maßstab gelten, kann gefolgert werden, daß der Ausschluß für die eine wie die andere Art gleichermaßen zulässig ist. Es müßte sonst bei dem völlig gleichen Charakter

---

[1]) RG. JW. 20, 284, 6.

[2]) Endemann, S. 1259, Anm. 13; Hummel, S. 41/42 u. die dort Zitierten.

[3]) Hummel, a. a. O.

der Haftungsarten auch der Verzicht auf die vertragliche Haftpflicht als unsittlich für nichtig anzusehen sein.

Den guten Sitten läuft indes nur der Verzicht auf vorsätzlich begangene unerlaubte Handlungen zuwider und ist demnach durch § 276,2 für nichtig erklärt worden. Außerdem spricht für die Zulässigkeit eines Verzichts auf die Haftung aus fahrlässig begangenen unerlaubten Handlungen wiederum gerade in unseren Fällen die Tatsache, daß die strafrechtliche Verantwortlichkeit für Tötungen und Körperverletzungen als unverzichtbares objektives Recht immer bestehen bleibt. Die „Freiheit unerlaubter Handlungen" besteht also doch nur sehr bedingt.

Wir kommen daher zu dem Schluß, daß auf die Haftung wegen Fahrlässigkeit beim Vertrag sowohl wie bei der unerlaubten Handlung rechtswirksam verzichtet werden kann, und zwar auf beide Haftungen zugleich wie auf jede einzelne[1]). Dadurch entfällt das Merkmal der Widerrechtlichkeit und demzufolge der Eintritt der Haftung.

Praktisch bedeutsam ist dieser Verzicht in den uns hier interessierenden Fällen freilich nur in geringem Umfang, da die Haftung ja stets stillschweigend zum Vertragsinhalt gehört. Ein Ausschluß wäre denkbar etwa in dem Falle, daß jemand aus besonderem Interesse heraus auf der Lokomotive mitfährt und auf die Haftung für etwaige Körperverletzungen, die die Heizer während ihrer Arbeit verursachen, verzichtet. Liegt kein Verzicht vor, was die Regel sein wird, so tritt für Tötungen und Körperverletzungen neben der Haftung aus Vertrag stets die aus unerlaubter Handlung ein. Letztere wird indes wegen des durch § 831 gegebenen Entlastungsbeweises in einer großen Zahl der Fälle praktisch ihre Wirkung einbüßen.

3. Die Haftung aus dem Haftpflichtgesetz.

Von besonderer Bedeutung für die Haftpflicht der Eisenbahnen ist das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. 6. 1871 geworden, das in seinem § 1 auf dem Prinzip der Gefährdungshaftung fußt. Es knüpft damit an die alte deutsch-rechtliche Veranlassungshaftung an und sagt sich los von der das damalige Recht allein beherrschenden römisch-rechtlichen Verschuldenshaftung. Die Gefährdungshaftung ist zum ersten Mal in der Gesetzgebung im § 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. 11. 1838 zum Ausdruck gebracht, der bei der Fassung des § 1 des Haftpflichtgesetzes als Vorbild gedient hat. Es handelt sich bei der Haftung nach § 1 HPG. nicht um eine obligatio ex delicto, auch nicht quasi ex delicto, wie in der Literatur gelegentlich

[1]) So Enneccerus, § 449, IV; v. Liszt, S. 14; Crome, § 324, Anm. 32; Seligsohn, S. 267; RG. 88, 433; RG. JW. 20, 284, 6.

behauptet worden ist [1]), sondern um eine solche ex lege, d. h. die Haftpflicht des Unternehmers beruht unmittelbar auf dem Gesetz; es ist für ihr Inkrafttreten weder der Nachweis eines Verschuldens nötig noch wird ein solches vermutet, so daß dem Unternehmer der Nachweis der Schuldlosigkeit immerhin noch offenstände. Vielmehr handelt es sich im § 1 HPG. um eine einfache Entschädigungspflicht des Betriebsunternehmers, die ihm im allgemeinen Interesse auferlegt ist wegen der besonderen Vorteile, die er aus seinem gefährlichen Unternehmen zieht [2]) bzw. unter normalen Verhältnissen zu ziehen in der Lage ist.

a) Das schädigende Ereignis.

Daher genügt als schädigendes Ereignis die bloße Tatsache des Vorliegens einer Tötung oder Körperverletzung. Nicht erforderlich ist wie beim Vertrage ein vertragswidriges oder wie bei der Haftung aus unerlaubter Handlung ein allgemein rechtswidriges Verhalten. — Ein grundlegender Unterschied zu diesen beiden Haftungsarten macht demzufolge das Wesen der Gefährdungshaftung aus. Während bei der Haftung aus Vertrag und unerlaubter Handlung der Ersatzpflichtige stets in der Person des Schädigers zu suchen ist, wobei der Begriff Person des Schädigers auf Unternehmer, verfassungsmäßige Vertreter und Angestellte der Bahn auszudehnen ist, brauchen Ersatzverpflichteter und Schädiger bei der Gefährdungshaftung nicht identisch zu sein. Denn nicht nur das Tun oder Unterlassen der genannten Organe und Personen kann nach § 1 HPG. eine Haftpflicht für den Unternehmer begründen, nein, es ist hierzu u. U. auch das Verhalten eines beliebigen Außenstehenden, ja sogar ein unabhängig vom Verhalten eines Menschen eintretendes Ereignis geeignet, das irgend einen Betriebsvorgang darstellt.

b) Der Begriff des Betriebes.

Dieses Erfordernis ist allerdings unerläßlich: daß sich der Unfall „bei dem Betriebe" einer Eisenbahn ereignet habe. Die Auslegung gerade dieses Begriffes hat die größten Schwierigkeiten gemacht und zu wesentlichen Meinungsverschiedenheiten in der Literatur geführt.

Wollte man sich an den gewöhnlichen weitesten Sprachgebrauch halten, so könnte man unter „Betrieb" den gesamten Gewerbebetrieb der Eisenbahn verstehen, d. h. also, man könnte den Begriff auf sämtliche Einrichtungen und Anlagen ausdehnen, die in irgend einer Weise der Ausführung und Aufrechterhaltung des Eisenbahnbe-

---

[1]) v. Weinrich.
[2]) Endemann, Lehrb., Bd. 1 § 130, S. 746.

triebes, der Beförderungstätigkeit, zu dienen bestimmt sind. Zu dieser Auffassung hat sich Endemann[1]) bekannt. Er begründet sie damit, daß man den „Betrieb" in seinem vollen, umfassenden Sinne zu verstehen habe, weil es an jeglicher gesetzlicher Einschränkung fehle.

Diese Ansicht, die sich auf rein grammatikalische Interpretation stützt, wird indes der ratio legis in keiner Weise gerecht. Diese geht nach der fast einhelligen Meinung von Theorie und Praxis dahin, den Schutz des § 1 nur bei solchen Unfällen zu gewähren, die durch die typischen Eisenbahnbetriebsgefahren im Vergleich zu anderen Transportarten hervorgerufen sind[2]). Als solche der Eisenbahn eigentümliche Betriebsgefahren sind zu erwähnen: „die schnelle Bewegung auf Schienen, die dadurch ausgeschlossene Möglichkeit des Ausweichens und die Schwierigkeit eines schnellen Anhaltens, die ungewöhnliche Schwere und doch leichte Beweglichkeit der Transportmittel, die Eile des Betriebes"[3]). Auch die Verwendung der meist gebräuchlichen Antriebskräfte, Dampf und Elektrizität, und das in Zügen und vor ihnen oft herrschende Gedränge sind unter die der Eisenbahn eigentümlichen Betriebsgefahren zu rechnen. Wenn das Haftpflichtgesetz seine Entstehung also derartigen Erwägungen verdankt, so hieße es, sich über seinen Zweck hinwegsetzen, wollte man den in ihm enthaltenen Begriff des Betriebes in einer derart weiten Weise, wie sie Endemann vorschlägt, auslegen.

Frantz, m. W. der erste Kommentator des Haftpflichtgesetzes, glaubt die notwendige Einschränkung durch „Heranziehung und Anwendung der Bahnpolizei- und Betriebsreglements"[4]) finden zu können. Dieser Lösung haftet der Mangel an, daß sie auf der einen Seite zu weit, auf der anderen zu eng ist. Zu weit insofern als dann der Begriff „Betrieb" auch auf Ereignisse auszudehnen wäre, die mit den Eigentümlichkeiten der Eisenbahn nur in losem oder gar keinem Zusammenhang stehen, z. B. auf den Fahrkartenverkauf, das Öffnen der Wartesäle, desgleichen die „Verrichtungen, die nur zur Instandsetzung bzw. Herstellung der Betriebsmittel dienen, nicht aber den Transport von Personen und Gütern unmittelbar vorbereiten sollen, z. B. Arbeiten in den Zentralwerkstätten[5]), bei Bahnbauten[6]), Reparaturen an Maschinen oder Wagen"[7]). Zu eng ist diese Begriffsbestimmung andererseits insofern als sie demjenigen keinen Schadensersatz

---

[1]) Endemann, Erläuterg. zum Reichshaftpflichtges. S. 29 ff.
[2]) Vgl. Eger, Reichshaftpflichtges. S. 6 ff. und die dort angef. Entscheidgn.
[3]) Klose, S. 31/32.
[4]) Frantz, S. 3.
[5]) Lasker, Sten. Ber. d. Reichstagsverh. S. 441.
[6]) Entsch. d. RGs, bei Eger, Reichshaftpfl.Ges. S. 20.
[7]) Hammer, Diss.. S. 26.

gewähren kann, der sich über diese Vorschriften, seien es auch nur Ordnungsvorschriften, hinweggesetzt hat (vgl. S. 36/37).

Ebenso unzulänglich ist die Definition von Westerkamp[1]), der das Wort „Betrieb" durch das Wort „Verkehr" ersetzen möchte. Auch diese Auffassung beseitigt etwa in der Praxis auftretende Zweifel, ob ein Unfall sich beim „Verkehr" der Eisenbahn ereignet hat, ebenso wenig. Die Meinung anderer Autoren, die auch das RG. in früheren Entscheidungen auf ihrer Seite haben[2]), läßt sich in die Worte Egers zusammenfassen, der zu dem in Frage kommenden Begriff des Betriebes „nur diejenigen Betriebsvorrichtungen zählt, welche sich als eigentümlich gefährliche gerade des Eisenbahngewerbes charakterisieren". Mit Recht geht diese Meinung von dem Hauptzweck des Gesetzes aus, Schutz gegen die Eigentümlichkeiten, d. h. die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes zu gewähren, doch haben sich gegen diese lange Zeit vorherrschende Ansicht alsbald Stimmen erhoben, so z. B. die Dernburgs[3]), der sagt, die besondere Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebs sei zweifelsohne die occasio legis, „schwerlich dagegen die ratio legis in dem Sinne, daß in den einzelnen Fällen der Beschädigung untersucht werden sollte, ob ein Zusammenhang mit der besonderen Gefährlichkeit des Betriebes stattfand". Auch Seligsohn (S. 30) vermeidet den Begriff der „dem Betriebe besonders eigentümlichen Gefahren". Er fragt (S. 28), ob der Schutz gegen diese der Grundgedanke des § 1 gewesen wäre. Diese Frage verneint er und kommt zu dem Ergebnis, dann dürfe dieser Begriff auch gar nicht angewandt werden. Nach ihm umfaßt der Begriff „Betrieb" „erstens die Beförderung auf der Bahn, zweitens sonstige Wirkungen der zu Zwecken der Beförderung in Tätigkeit gesetzten Betriebsmittel und drittens solche, die Beförderung vorbereitenden und abschließenden Handlungen, die im Bereiche der durch die Beförderung hervorgerufenen Gefahren vorgenommen werden".

Das Reichsgericht hat sich teils auf den von Eger, teils auf den von Dernburg u. a. vertretenen Standpunkt gestellt und betont einerseits die Eigentümlichkeit der Gefahren, andererseits aber, daß alle Unfälle, die sich unmittelbar bei dem Betriebe im natürlichen Sinne des Wortes zutragen, ohne weiteres unter dieses Gesetz fallen[4]). Diese Fassung ist entschieden zu weit, zum mindesten unscharf. An

---

[1]) S. 635.

[2]) Eger, HPG., S. 5 u. dort angef. Literatur; desgl. Traeger, S. 303; Enneccerus, § 468, S. 721; Kinne, S. 33, RG. EE. 29, 221; 25, 305; 22, 72 u. a.

[3]) II, 2, S. 836, 11.

[4]) RG. EE. 25, 305.

dem ersterwähnten Fehler krankt auch die sonst klare Definition Seligsohns, die darum gleichfalls in gewissem Umfang abzulehnen ist.

So viel die einzelnen erwähnten Ansichten für sich haben mögen, so wird doch aus dem folgenden hervorgehen, daß keine unseren ungeteilten Beifall finden kann.

Um zu einer befriedigenden Auslegung des Begriffs „Betrieb" zu gelangen, müssen wir neben dem Wortlaut auch Entstehungsgeschichte und Zweck des Gesetzes und ferner die Billigkeit berücksichtigen.

Wie erwähnt ist als Vorläufer des HPG. das Preuß. Eisenb. Ges. v. 3. 11. 1838 anzusehen. Dieses begründete in seinem § 25 eine Haftpflicht des Unternehmers für jeden bei der Beförderung auf der Bahn entstandenen Schaden, ohne Rücksicht darauf, ob eine besondere Betriebsgefahr mitgespielt hatte oder nicht. Die Worte „bei der Beförderung" wurden nach der Rechtsprechung des Preußischen Obertribunals dahingehend ausgelegt, daß der Schaden eingetreten sein müsse „während der Tätigkeit der Beförderungsmittel und aus Veranlassung dieser Tätigkeit" [1]). Es unterliegt keinem Zweifel, daß in den Worten „bei dem Betriebe" der Begriff „bei der Beförderung" enthalten ist. Daraus folgt weiter, daß dieser Begriff jenen noch nicht erschöpfen kann. Dies geht auch aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes hervor [2]). Es wird daher empfehlenswert sein, eine Trennung in der Darstellung der Ereignisse bei der eigentlichen Beförderung von den sonstigen Vorkommnissen, d. h. den Ereignissen bei der Vorbereitung, Durchführung und Abschluß der Beförderung, vorzunehmen. Da nun das Wort „Beförderung" durch den umfassenderen Ausdruck „Betrieb" ersetzt worden ist, so steht es außer jedem Zweifel, daß ein Schaden, der sich bei der Beförderung im eigentlichen Sinne ereignet hat, auch als „bei dem Betriebe" geschehen anzusehen ist.

Zweckmäßigerweise vergegenwärtigen wir uns zunächst einmal, was unter Beförderung zu verstehen ist bzw., wie weit dieser Begriff auszudehnen ist. Er beschränkt sich nicht auf die eigentliche Fortbewegung des Zuges und das Halten an den Zwischenstationen. Dem Begriff „Beförderung" ist vielmehr eine umfassendere Bedeutung beizulegen. Zur Beförderung zu rechnen sind auch die unumgänglich notwendigen vorbereitenden und abschließenden Handlungen und Ereignisse, die die Tätigkeit der Eisenbahn überhaupt erst ermöglichen, als da sind das Heraus- und Hineinfahren von Lokomotiven

[1]) Striethorsts Archiv 5, 362; 62, 51.
[2]) Stenogr. Ber. 1 208, 450.

und Wagen aus den Schuppen und dorthin zurück, das Ein- und Aussteigen der Reisenden usw. Mit einem Wort gehören zur Beförderung alle zum Zweck der Beförderung mit, in und an den Lokomotiven und Wagen geschehenen Vorkommnisse und alle Einwirkungen solcher Betriebsmittel, die zum Zweck der Beförderung in Tätigkeit gesetzt worden sind. Als Beispiele für bei der Beförderung mögliche Unfälle seien genannt: Verletzungen durch (unvorsichtiges) Öffnen und Schließen der Wagentüren, durch Fallen aus Schreck über plötzliches, lautes Zischen der zur Abfahrt bereiten Lokomotive, infolge Explosion des Dampfkessels einer Lokomotive unter denselben Bedingungen usw.[1]). „Bei den Unfällen, die infolge dieser Beförderungstätigkeit entstehen, braucht der Richter nicht mehr festzustellen, ob die Unfälle durch Funktionen hervorgerufen sind, die der Eisenbahn die eigentümliche Gefährlichkeit verleihen[2])."

Außerdem sprechen noch andere Argumente für die Auffassung, daß ein bei der Beförderung im eben skizzierten Sinne eingetretener Unfall sich bei dem Betriebe ereignet hat. Neben dem Zurückgehen auf die Entstehungsgeschichte des HPG. spricht hierfür eine Rechtsvergleichung mit der Haftung für Sachschaden, die sowohl nach dem Preußischen Eisenbahngesetz von 1838 wie nach § 456 HGB. regelmäßig für jeden Schaden eintritt, der dem Gut in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung zustößt. Weitere Gründe für die Feststellung der Haftpflicht in der eben ausgeführten Art sind in der Monopolstellung der Eisenbahnen und ihrer bereits erwähnten, unter normalen Verhältnissen großen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu erblicken. Schließlich ist zu bedenken, daß fast regelmäßig eine Gefahr den Vorfall herbeigeführt bzw. seinen Eintritt begünstigt hat, wenn sie sich auch nicht gerade als eine dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche darzustellen braucht. Verletzungen durch aus dem Gepäcknetz herabfallendes Gepäck bilden eine Gefahr des Bahnbetriebes, wenngleich keine ihm eigentümliche, desgleichen Stolpern über im schmalen Gang eines D-Zuges stehende Koffer. Eine eigentümliche Betriebsgefahr läge hier nur vor, wenn ein Ruck bzw. die rüttelnde Bewegung des Wagens überhaupt den Anlaß zu den beiden erwähnten Arten der Gefährdung gegeben hätten.

Wir fassen also nochmals dahin zusammen, daß ein Unfall, der sich „bei der Beförderung" ereignet hat, auch als „bei dem Betriebe" geschehen anzusehen ist[3]).

---

[1]) Vgl. Seligsohn, S. 30 ff.
[2]) Klose, S. 32; desgl. RG. 50, 94.
[3]) Vgl. hierzu Seligsohn, S. 27 ff. Anm. 25; EE. 33, 213; 34, 238 usw.; RG. JW. 20, 710, 10; dagegen v. d. Leyen, daselbst.

Hieraus geht wiederum hervor, daß derartige Vorfälle bei der Beförderung den Begriff „Betrieb“ nicht erschöpfen. Zum Eisenbahngewerbe gehören auch die sonstigen Maßnahmen und Einrichtungen, die die Ausführung der Beförderung ermöglichen und dazu notwendig sind. Es sind dies die Vorgänge im Bahnhofsgebäude, auf den Bahnsteigen usw. Ein hier entstehender Unfall kann u. U. über den Begriff der Gefährdung „bei dem Betriebe“ gemäß § 1 HPG. hinausgehen und darf jedenfalls nicht ohne weiteres als solche angesehen werden. Der vornehmste Zweck des Haftpflichtgesetzes ist der, einen Schutz gegen die mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen und durch ihn hervorgerufenen Gefahren zu gewähren. Von diesem Gesichtspunkt aus muß ausgegangen werden, will man die unbedingt notwendige Begrenzung des Begriffs „Betrieb“ außerhalb der Beförderung finden. Eine solche erweist sich als nötig, sollen nicht die unbilligsten Folgen für die Eisenbahn eintreten. Würde man sie nicht festsetzen, so hieße das, der Eisenbahn eine Haftung auch für solche Unfälle auferlegen, die mit dem eigentlichen Wesen ihres Betriebes gar nichts mehr zu tun haben, z. B. für Verletzungen, die durch Stolpern beim müssigen Verweilen im Bahnhofsgebäude und in Gartenanlagen vor ihm, beim Be- und Entladen von Wagen außerhalb der Beförderung usw. sich zugetragen haben.

Die Begrenzung ist für solche, außerhalb der Beförderung eintretende, Fälle für die Haftpflicht in dem Merkmal der dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Betriebsgefahr zu sehen. Man gelangt hiermit zu durchaus befriedigenden Ergebnissen. Der Fall eines im Bahnhofsgebäude Stolpernden ist dann als Betriebsunfall anzusehen, wenn er sich infolge eines Menschengedränges zugetragen hat, oder, wenn besondere Eile objektiv geboten war bzw. dem Verletzten subjektiv geboten schien, wenn er etwa einen Zug noch erreichen wollte. Auch die unverschuldet irrtümliche Annahme, besondere Eile sei nötig, genügt, um die dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr als vorliegend zu erachten [1]).

Es erhellt hieraus, daß sich der Begriff „Betrieb“ nicht durch eine unzweideutige, kurze Formel einwandfrei erläutern läßt. Es kann u. U. ein und derselbe Tatbestand einmal als Unfall „bei dem Betriebe“ zu werten sein, ein anderes Mal nicht. Gleitet z. B. jemand auf dem von einer Lokomotive abgelassenen, gefrorenen Wasser aus und verletzt sich hierbei, so haben wir es mit einem Betriebsunfall zu tun. Ereignet sich derselbe Unfall auf einer beliebigen anderen Eisdecke im Bahnhofsgebiet, so ist dieser Unfall nicht „beim Betriebe“ geschehen, es sei denn, auch diese gefrorene Wasser-

[1]) Vgl. RG. EE. 2, 435; 4, 445; JW. 86, 167, 18.

pfütze habe in besonderen Eigenheiten des Bahnbetriebes ihren Ursprung. Walten beispielsweise bei dem letztgenannten Unfall wieder die besonders hervorzuhebenden Umstände der Eile oder des Gedränges mit, so kann der Unfall auch an dieser Stelle als Betriebsunfall gelten.

Es geht hieraus hervor, daß sich eine kurze Begriffsbestimmung des Begriffs „Betrieb" im Sinne des § 1 HPG. nicht geben läßt, es muß vielmehr eine Entscheidung darüber, ob ein solcher vorliegt, an Hand der Unterscheidungsmerkmale „eigentliche Beförderung" und „sonstige Ereignisse vorher oder nachher unter Obwalten besonderer Eigenheiten des Bahnbetriebes" von Fall zu Fall zu finden gesucht werden.

c) Kausalzusammenhang mit dem Betriebe.

Es macht indes nicht jeder Unfall, der rein äußerlich mit dem Betriebe in Zusammenhang gebracht werden kann, den Unternehmer haftpflichtig. Darauf weist das Wort „bei" hin. Rein sprachlich geht aus ihm hervor, daß schon äußerlich ein gewisser Zusammenhang vorhanden sein soll, also, daß Handlung und Betriebsunfall zeitlich und örtlich zusammenfallen sollen. Daß dies für eine Anwendung des § 1 genügen könne, hat der Gesetzgeber aber nicht beabsichtigt. Das Reichgericht[1]) sagt bei der Erläuterung dieses Wörtchens, daß einerseits ein äußerer, zeitlicher und örtlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgange gegeben sein, andererseits aber auch ein innerer, ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Betriebstätigkeit der Bahn bestehen muß. Diese Begriffsbestimmung des Wortes „bei" hat sich als durchaus brauchbar erwiesen und ist darum auch nicht angegriffen worden. In der Auslegung durch die Literatur[2]) wird mitunter der Begriff des örtlichen Zusammenhangs zu eng gefaßt, indem behauptet wird, zur Wahrung des örtlichen Zusammenhangs sei es erforderlich, daß sich der Unfall da ereignet haben müsse, wo die Betriebshandlungen sich abspielen, d. h. auf den Schienen selbst oder auf bzw. an den in ihrer unmittelbaren Nähe gelegenen Anlagen. Von einem örtlichen Zusammenhang mit dem Betriebe könne nicht gesprochen werden bei Ereignissen, die an von der Örtlichkeit des Fahrbetriebes getrennten Orten vor sich gehen, z. B. in den Wartesälen oder gar außerhalb der Eisenbahnanlagen.

Eine derartige Einschränkung ist m. E. nicht am Platze und zwar für beide Arten von Unfällen nicht, seien es die bei der

---

[1]) EE. 1, 243.

[2]) Insbes. Seligsohn, S. 40, Anm. 43; S. 41, Anm. 44; vgl. Eger, S. 15 unt.; Kinne, S. 34; Klose, S. 35 u. a.

eigentlichen Beförderung, seien es die bei ihrer Vorbereitung oder ihrem Abschluß geschehenen.

Entsteht beispielsweise im Wartesaal durch eilig einem eben abgerufenen Zuge zustrebende Fahrgäste ein Gedränge, wodurch eine Person körperlich verletzt wird, so liegt ein Unfall vor, der mit einer dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahr in Zusammenhang gebracht werden kann. Ebenso ist zu entscheiden, wenn sich ein Unfall bei großem Andrang vor dem Fahrkartenschalter ereignet, denn hier wird eine die Beförderung vorbereitende Tätigkeit bewerkstelligt. Es ist sogar denkbar, daß ein Unfall sich gänzlich außerhalb der Eisenbahnanlagen, sogar in beträchtlicher Entfernung von ihnen, abspielt. Man denke an den Fall, daß jemand durch Funkenflug verletzt wird. Auch hierbei liegt ein Unfall infolge der Beförderungstätigkeit der Bahn vor, ebenso dann, wenn Pferde durch die Geräusche eines vorüberfahrenden Zuges scheu geworden, durchgehen und erst in weiterer Entfernung von der Bahnstrecke durch Umwerfen des Wagens die Verletzung der Insassen oder anderer Personen verursachen [1]). Derartige Fälle sind m. E. durchaus eine Folge der Beförderungstätigkeit der Bahn.

Bedingung ist nur, daß der örtliche Zusammenhang nicht lediglich ein rein äußerlicher, zufälliger ist [2]).

Bei den anderen Arten der Haftung ist darauf hingewiesen worden, daß es für den Entschädigungsanspruch eine Rolle spielen kann, ob der Verunglückte sich an einem Orte aufhielt, an dem ihm das Verweilen durch eine Bahnvorschrift verboten war. Frantz vertritt den Standpunkt, daß ein Mensch, der sich verbotswidrig an einem Ort des Bahngebiets aufhält, insbesondere als Fahrgast nicht im Vertragsverhältnis zur Bahn steht, sich nicht „beim Betriebe der Bahn" befinde und daher rechtlich nicht für den Bahnbetrieb und den Betriebsunternehmer existiere. Eine Entschädigungsverpflichtung für letzteren bestehe daher nicht [3]).

Schon bei der Behandlung der Haftpflicht aus unerlaubter Handlung sind wir zu dem Ergebnis gekommen, daß eine derartige Ansicht nicht geteilt werden kann. Der Aufenthalt an einem Orte, der schlechthin verboten ist, schließt noch nicht den Haftpflichtanspruch aus. Nur in dem Falle kommt eine verminderte Haftung bzw. ihr gänzlicher Fortfall in Frage, wenn wirklich schuldhaftes Verhalten des Beschädigten im Sinne konkurrierenden Verschuldens vorliegt. Dies aber ist nur bei Übertretung einer Sicherheitsvor-

[1]) EE. 17, 113.
[2]) RG. 68, 47.
[3]) S. 5, vgl. auch S. 3.

schrift der Fall, nicht einer Ordnungsvorschrift. Der Einwand, daß der an einem verbotenen Orte sich Aufhaltende für den Unternehmer nicht vorhanden ist und daher seines Anspruches verlustig geht, ist in dieser Form nicht stichhaltig [1]).

Es ist daher m. E. dem Merkmal des örtlichen Zusammenhanges mit dem Betriebe nicht allzu große Bedeutung beizulegen. Treffend könnte man mit Kinne [2]) den Begriff „örtlich" durch „von dem Eisenbahnbetriebe ausgehend" erläutern. Diese Feststellung aber wird am besten weniger durch den Nachweis eines äußerlichen, örtlichen Zusammenhanges, sondern durch den eines inneren, ursächlichen getroffen.

Wichtiger ist indes die Feststellung des zeitlichen Zusammenhanges mit dem Betriebe. Um den Erfordernissen dieses Begriffs in dieser Hinsicht zu genügen, ist es notwendig, daß der Unfall unmittelbar vor, während oder unmittelbar nach der Vornahme einer bestimmten Betriebshandlung eingetreten ist. Es muß daher eine zeitliche Beziehung zu einem bestimmten Betriebsereignis gegeben sein, was nicht der Fall ist bei einem Unfall, der sich während der Betriebsruhe ereignet. Diese Beziehung fehlt z. B. wenn jemand des Nachts über ein seiner Aufmerksamkeit entgangenes Geleise stolpert, über das kurz vorher oder nachher ein Zug gefahren ist bzw. fährt [3]). Ein derartiger Unfall beruht lediglich auf der Eigenart oder Gefährlichkeit von Betriebseinrichtungen, ohne aber unter das Haftpflichtgesetz zu fallen. Ein Beispiel hierfür ist auch der schon erwähnte Unfall, den jemand durch Ausgleiten auf dem von einer Lokomotive abgelassenen Wasser erleidet. Je nachdem, ob dieses kurz zuvor in Ausführung eines Betriebsvorganges abgelassen ist, oder, ob sich der Unfall während der Betriebsruhe ereignet, tritt die Haftung aus § 1 HPG. ein oder versagt.

Die Fassung des § 1 mit den Worten „bei dem Betriebe" scheint die Anschauung zu rechtfertigen, als ob der äußere Zusammenhang in örtlicher und zeitlicher Beziehung hinreiche, um eine Haftpflicht des Unternehmers nach § 1 HPG. eintreten zu lassen, als ob dieser also für alle gelegentlich oder während des Betriebes eintretenden Unfälle verantwortlich sei. Eine derart weitgehende Anwendung würde indessen dem Zweck des Gesetzes zuwiderlaufen. Die Anwendung des HPG. beschränkt sich darum, wie schon erwähnt, nach der einhelligen Meinung von Theorie und Praxis auf solche Unfälle, bei denen nicht nur eine äußere, sondern auch eine

[1]) Vgl. Seligsohn, S. 142/43; Eger, S. 169 ff.
[2]) S. 35, Anm 77.
[3]) Vgl. Seligsohn, S. 61.

innere, ursächliche Beziehung zum Betriebe zu finden ist, d. h. auf solche Unfälle, die derart mit ihm in Zusammenhang stehen.

Diese ursächliche Beziehung fehlt bei Unfällen, die sich nur zufällig, bei Gelegenheit einer Eisenbahnfahrt ereignen, z. B. dann, wenn ein Reisender während der Fahrt von einem Schlaganfall betroffen wird.

Der Unfall braucht nun aber nicht die unmittelbare Folge eines bestimmten Betriebsvorganges zu sein. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an das Beispiel der scheuenden Pferde. Hier war zwar der Betriebsvorgang, die schnaubende und zischende Geräusche hervorrufende Lokomotive, nicht die letzte Bedingung, wohl aber die Ursache. Das Reichsgericht hat zwar in einigen Entscheidungen [1]) den mittelbaren Zusammenhang als unzureichend abgelehnt, doch andererseits auch keine direkte körperliche Einwirkung des Betriebsvorganges gefordert. In der Mehrzahl der Entscheidungen aber hält es die Kausalität auch bei indirektem Zusammenhang mit Recht für gegeben [2]). Das Betriebsereignis kann also auch durch Vermittlung von Zwischengliedern in der Kausalreihe auf den Verletzten eingewirkt haben.

Zweifelhaft kann in diesem Zusammenhang die Frage erscheinen, ob der innere, unmittelbare Zusammenhang zwischen Betrieb und Unfall auch gewahrt ist, wenn jemand infolge des von ihm beobachteten Betriebsunfalles eines anderen einen gesundheitlichen Schaden, etwa eine Nervenerschütterung, erleidet. Es sind zwei für diese Frage interessante Fälle anzuführen. Einmal war ein sich im Wartesaal aufhaltender Mann durch die Nachricht, seine Tochter sei einem Eisenbahnunglück zum Opfer gefallen, geisteskrank geworden, wozu auch der schreckliche Anblick, den die Verunglückte bot, beigetragen hatte; ein andermal hatte eine Frau eine Nervenerschütterung erlitten, als sie ihr Kind aus dem fahrenden Zuge stürzen sah [3]). Das Reichsgericht hat den wegen persönlicher Gesundheitsbeschädigung von diesen beiden gestellten Schadensersatzansprüchen nicht stattgegeben, m. E. allerdings mit falscher Begründung. Es hat seine Entscheidung auf den mangelnden unmittelbaren Zusammenhang aufgebaut, während sie besser mit fehlendem adäquatem Kausalzusammenhang zu begründen sein dürfte [4]).

Denn gerade auf diesen Zusammenhang ist bei Unfällen, die sich bei der eigentlichen Beförderungstätigkeit ereignet haben, Wert zu legen, in dem Sinne, daß zu prüfen ist, ob das schädigende Er-

[1]) RG. JW. 20, 145, 11; RG. 97, 178; 75, 284; 68, 47.
[2]) Vgl. EE. 29, 328; 28, 356; 24, 61; 22, 358.
[3]) RG. 68, 47 u. 75, 284.
[4]) Vgl. Seligsohn, S. 63, Anm. 84.

eignis unter Berücksichtigung der Erfahrungen des Lebens und der gewöhnlichen Lebensverhältnisse generell geeignet ist, Erfolge von der Art des ersten schädigenden Vorfalls zu verursachen. Bei Unfällen, die auf einem vor oder nach der eigentlichen Beförderungstätigkeit wirksam werdenden Betriebsvorgang beruhen, sind andere Erwägungen anzustellen. Es ist hier ein Vergleich mit anderen, dem Eisenbahnbetrieb verwandten Betrieben vorzunehmen, derart, daß man sich fragen muß, nicht, ob der fragliche Betriebsvorgang allgemein begünstigender Umstand des ersten Erfolges gegenüber den gewöhnlichen Lebensverhältnissen ist, sondern, ob eine dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr mitgewirkt hat, die anderen verwandten Betrieben, wie Post und Omnibus, abgeht, bzw. über die mit diesen verbundenen Gefahren hinausgeht. Auch diese Betriebe sind ja mit einer, gegenüber den gewöhnlichen Lebensverhältnissen, erhöhten Betriebsgefahr verbunden. Beim Eisenbahnbetrieb indes gibt es gewisse Vorgänge, die Gefahren zu zeitigen geeignet sind, wie sie bei ähnlichen Betrieben überhaupt nicht vorkommen können. Das beruht eben zum großen Teil auf der Eigenart der Betriebsmittel.

Unter Zugrundelegung dieser Merkmale ist zu überlegen, ob der in Frage stehende Betriebsvorgang im Rechtssinne zur Ursache für den ersten schädigenden Erfolg und die mit diesem ihrerseits wieder in Zusammenhang stehende Tötung oder Körperverletzung geworden ist.

Es ist dies neben den oben ausgeführten Erfordernissen das letzte, was zu einer Anwendung von § 1 HPG. berechtigt [1]).

d) Gründe, die die Haftung ausschließen.

Wir haben gesehen, daß die Haftung des Unternehmers nicht von seinem eigenen schuldhaften Verhalten oder dem seiner Angestellten abhängig ist. Sie ist also durch § 1 HPG. auch für Verschulden Dritter festgesetzt. Ausschließungsgründe für die Haftung können lediglich zwei Umstände sein, die für den Unfall kausal sein müssen: höhere Gewalt und eigenes Verschulden des Beschädigten. Will der Unternehmer sich auf diese beiden Haftungsausschließungsgründe oder einen von ihnen berufen, so hat er ihr Vorliegen zu beweisen, was aus dem Wortlaut des Gesetzes hervorgeht.

Der Begriff der „höheren Gewalt" ist im Gesetz nicht ausgelegt und daher verschiedener Auslegung unterworfen gewesen bzw. noch unterworfen. Eine klare Definition für diesen Begriff zu geben, ist in der Tat ungeheuer schwierig, hat doch bei den Reichstags-

[1]) Vgl. hierzu Traeger, S. 306.

verhandlungen über das Haftpflichtgesetz der damalige Bundesbevollmächtigte selbst geäußert: „Es ist die ‚höhere Gewalt' einer jener Begriffe, die ihren wahren Inhalt nur empfangen können im einzelnen Falle; sie lassen sich nicht abstrakt definieren"[1]). Diese Worte haben damals wie heute im wesentlichen noch ihre Bedeutung. Aus sich selbst heraus kann der Begriff nicht erklärt werden, er darf nur als juristische Begriffsbestimmung aufgefaßt werden. Was „höhere Gewalt" ist, bleibt in der Hauptsache Auslegungsfrage. In dieser Auslegung stehen sich zwei Theorien gegenüber. Die eine, die von Goldschmidt[2]) begründete subjektive oder relative, entnimmt den Begriff der „höheren Gewalt" dem römischen Recht, insbesondere dem receptum nautarum, cauponum, stabulariorum, das die Haftung des Schiffers, Gast- und Stallwirts für eingebrachte Sachen regelte[3]). Diese Haftung kannte ursprünglich gar keinen Befreiungsgrund. Erst später wurde dem Wirt die exceptio vis maioris gegeben. Die Quellen formulieren den Begriff der vis maior aber nicht, sie zählen nur einzelne Beispiele dafür auf, z. B. in D XXXXIV, 7, 1, 4: maior casus, cui humana infirmitas resistere non potest, veluti incendium, ruina, naufragium. Für Bezeichnung der „höheren Gewalt" finden sich außerdem im Corpus iuris noch die Ausdrücke vis naturalis[4]), fatum[5]), fortuitus[6]). Goldschmidt kommt hieran anschließend zu einer Zweiteilung, nämlich in unbedingtes Einstehen für inneren Zufall, d. h. eigene Handlungen, Funktionen der Betriebsmittel und Handlungen der Dienstorgane und bedingtes Einstehen auch für äußeren Zufall, d. h. für die Handlungen dritter Personen und für Naturereignisse insoweit, als diese Handlungen oder Ereignisse durch menschenmögliche, durch die Umstände gebotene Vorsicht mit vernünftigen Mitteln überhaupt abgewendet oder in ihren Folgen unschädlich gemacht werden können. Hieraus leitet Goldschmidt seine Auffassung des Begriffes „höhere Gewalt" wie folgt ab: „Naturereignisse und Handlungen Dritter, welche ungeachtet aller irgendmöglichen und durch die Umstände gebotenen Vorsicht weder abzuwenden, noch in ihren schädlichen Folgen vermeidlich waren."

Das ausschlaggebende Moment soll hierbei nicht das sein, ob es überhaupt möglich war, das schädigende Ereignis oder seine Folgen abzuwenden, sondern ob die Abwendung unter den gegebenen

---

[1]) Stenogr. Ber., Bd. 1, S. 450 (bei Kah, S. 45).
[2]) Goldschmidt (Zeitschr.), Bd. 3, S. 58—118, 331—385.
[3]) I pr. D IV, 9.
[4]) 1. 59, D XIX, 2.
[5]) 1. 11, § 4, 5 D. IV, 4.
[6]) 1. 2, § 7 D L, 8.

Verhältnissen durch die äußerste, diesen Umständen angemessene Sorgfalt und durch Mittel, deren Anwendung man dem in Anspruch zu Nehmenden vernünftigerweise zumuten durfte, hätte erreicht werden können. Das subjektive Moment spielt also in dieser Theorie eine gewisse Rolle.

Nach der von Exner[1]) begründeten objektiven oder absoluten Theorie ist höhere Gewalt ein Ereignis, das

I. außerhalb des Betriebskreises der betreffenden Verkehrsunternehmung entstanden, durch Hereinwirken in diesen Betriebskreis einen Schaden an Leib und Gut verursacht hat, und das

II. vermöge der Art und Weise seines Auftretens die im ordentlichen Laufe des Lebens zu gewärtigenden Zufälle augenscheinlich übersteigt.

Um diesen beiden Definitionen näher kommen und zu ihnen Stellung nehmen zu können, gehen wir auf die Entstehungs- und Vorgeschichte des § 1 HPG. zurück. Eine ähnliche Bestimmung, wie die für die Haftung der nautae im römischen Recht, finden wir im früheren deutschen Recht und zwar in § 1734 II, 8 Preuß. ALR., nach der der Schiffer bis zur Grenze des „äußeren Zufalls" haftete, „dessen Abwendung er nicht in der Gewalt hatte". § 25 Preuß. Eisenbahngesetz spricht vom „unabwendbaren äußeren Zufall", als welcher die „gefährliche Natur der Unternehmung selbst nicht zu betrachten sei." In das HPG. ist der Ausdruck „unabwendbarer äußerer Zufall" nicht übernommen worden, sondern analog Art. 395 ADHGB. durch den Ausdruck „höhere Gewalt" ersetzt worden. Man war sich in den Verhandlungen aber darüber klar, daß durch diese Formulierung keine Verschärfung der Haftpflicht über die Grenzen des Preuß. Eisenb.Ges. statuiert werden solle[2]). Inhaltlich ist also die Bedeutung beider Ausdrücke die gleiche.

Unter Berücksichtigung dieser Erwägung aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes gelangt man notwendig zu Goldschmidts Standpunkt. Um diesen noch einmal zu kennzeichnen, sei er dahin erläutert, daß ein Ereignis, das seinen Grund im Betriebe selbst hat, niemals als haftungausschließende „höhere Gewalt" anzusehen ist. Ein von außen her auf den Betrieb einwirkendes Ereignis charakterisiert sich als „höhere Gewalt", wenn es unvorhersehbar und selbst durch die zweckmäßigsten Mittel, deren Anwendung wirtschaftlich zu ertragen ist, überhaupt nicht bzw. in seinen Folgen

---

[1]) Exner in Grünhut (Zeitschr.), Bd. 10, Nr. 10.
[2]) Motive zu § 1, Drucks. Nr. 65; Stenogr. Ber. 1, 441.

nicht abgewendet werden konnte. Ein solches Ereignis ist nach der herrschenden Meinung [1]) als „höhere Gewalt" anzusehen.

Diesen Standpunkt hat im wesentlichen früher auch das Reichsgericht [2]) vertreten, während es in neuerer Zeit in seinen Entscheidungen mehr der Exner'schen absoluten Theorie zuneigt. Es sieht jetzt als „höhere Gewalt" nur ein außergewöhnliches, gewissermaßen elementares Ereignis an, das vom Eisenbahnunternehmer selbst durch größte Sorgfaltsanwendung, ohne den ganzen Betrieb zu gefährden, nicht verhütet werden konnte [3]). Ein gewöhnlicher, von außen her auf den Betrieb wirkender Vorfall genügt dem Reichsgericht also nicht mehr, um höhere Gewalt annehmen zu können.

Praktisch besteht zwischen der Meinung der Mehrzahl der Theoretiker, die sich mit der früheren Ansicht des Reichsgerichts deckt, und dessen jetziger Auffassung ein großer Unterschied. Während jene Vorkommnisse, wie Zusammenstöße zwischen Straßenbahnen und anderen Gefährten, Hineinlaufen von unvorsichtigen Kindern in eine Bahn u. ä. als durch höhere Gewalt bedingte Ereignisse ansehen kann, gelangt diese zu einer Verurteilung des Unternehmers zum Schadensersatz, weil es sich ja bei derartigen Unfällen nicht um außergewöhnliche Naturereignisse handelt, wenngleich sie gänzlich unabwendbar gewesen sein mögen. Mit der herrschenden Meinung, der m. E. gegenüber der Ansicht des Reichsgerichts der Vorzug zu geben ist, ist zu sagen, daß Ereignisse und Unfälle wie die angeführten nicht eine natürliche Folge der gefährdenden Natur des Betriebes sind, sondern, daß als solche Hast und Unsicherheit des Verkehrs anzusehen sind. Das Reichsgericht befindet sich daher m. E. im Irrtum, wenn es als „höhere Gewalt" die, wie oben ausgeführt, dem „unabwendbaren äußeren Zufall" gleichzusetzen ist, nur außergewöhnliche Naturereignisse gelten lassen will. Nach dem Standpunkt des Reichsgerichts könnte einer Berufung des Unternehmers auf Vorliegen „höherer Gewalt" nur höchst selten stattgegeben werden; seine Haftung würde zu sehr überspannt werden.

Der zweite Haftungsausschließungsgrund ist der, am Beginn dieses Abschnittes schon kurz angedeutete, Umstand eigenen Verschuldens des Getöteten oder Verletzten.

---

[1]) Eger, S. 129/30; Seligsohn, S. 104; auch Reindl, Anm. 10 zu § 1, S. 60; Genzmer, S. 44; Düringer-Hachenburg, Anm. 10 zu § 453 HGB.; RG. Rätekomm. Anm. 2 zu § 203.

[2]) EE. 20, 184; 15, 138; 1, 250.

[3]) RG. 93, 305; JW. 20, 710, 10; JW. 11, 596, 50; JW. 12, 805, 27.

Als Verschulden in diesem Zusammenhang kommen seine bekannten Formen, Vorsatz und Fahrlässigkeit, in Frage. Der Begriff des Vorsatzes ist im Gesetz nirgends definiert. Zu vorsätzlichem Handeln ist im Gegensatz zur Willenstheorie, nach der der Erfolg gewollt sein muß, nach der Vorstellungstheorie nur die Voraussicht des Erfolges erforderlich. M. E. ist der Begriff des Vorsatzes im Sinne dieser Theorie aufzufassen.

Der Begriff der Fahrlässigkeit ist im § 276 BGB. definiert, gilt aber, wenn auch in den Bestimmungen über das Verhältnis des Schuldners zum Gläubiger stehend, für alle Fälle der Fahrlässigkeit. Fahrlässig Handeln heißt hiernach, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht lassen. Da im Gesetz über den Standpunkt nichts gesagt ist, von dem aus das Maß der anzuwendenden Sorgfalt zu prüfen ist, hat sich in der Literatur Streit darüber erhoben. Es sind zu unterscheiden die subjektive und die objektive Theorie. Nach der ersteren wird als Voraussetzung der Fahrlässigkeit verlangt, daß der Verletzte erkennt, was der Verkehr von ihm zur Verhütung des Schadens fordert. Nach der anderen wird von dem Verletzten ein solches Verhalten verlangt, wie es der Verkehr von einem sorgsamen Menschen erwartet. Nach dem Wortlaut des Gesetzes ist der objektiven Theorie der Vorzug einzuräumen. Hierfür spricht auch der Umstand, daß in einzelnen Fällen der subjektive Maßstab als Erleichterung angelegt wird. Man denke an die culpa in concreto der §§ 690 und 708 BGB. Auf unser Gebiet angewandt kann auch nur der objektive Maßstab zu befriedigenden Ergebnissen führen, weil doch der haftpflichtige Unternehmer schon ohne jedes Verschulden haftet. Gerade im Eisenbahnverkehr weiß mancher gar nicht, wie unvorsichtig er handelt, und erkennt nicht, was der Verkehr von ihm zur Verhütung eines Schadens verlangt.

Die Folgen seiner individuellen Eigenschaften hat jeder selbst zu tragen [1]). Beachtet jemand die den Verkehr regelnden Normen nicht, so hat er selbst den daraus erwachsenden Schaden zu tragen, selbst, wenn eine unglückliche Veranlagung ihn hinderte, die Notwendigkeit der erforderlichen Sorgfalt zu erkennen.

Lediglich bei Personen zwischen 7 und 18 Jahren findet die Individualität Berücksichtigung in der Weise, daß bei ihnen Verantwortlichkeit je nach dem Grade der Einsicht, die sie bei Begehung einer schädlichen Handlung hatten, eintritt oder nicht. Bei Kindern unter 7 Jahren fällt das Moment der Widerrechtlichkeit stets weg; ihnen kann kein Verschulden zur Last fallen. Liegt von seiten anderer Personen nachweisbares schuldhaftes Verhalten vor, so muß es, um

[1]) Vgl. Planck, Bd. 1, S. 41.

auf die Haftpflicht des Unternehmers beeinträchtigend wirken zu können, den Unfall auch verursacht haben. In diesem Falle ist aber nicht, wie gewöhnlich, der adäquate Kausalzusammenhang zwischen Verhalten des Geschädigten und Eintritt des Unfalls erforderlich, es genügt vielmehr jede notwendige Bedingung.

Das hat seinen Grund darin, daß sich hier das schuldhafte Verhalten, d. h. die Voraussehbarkeit des Eintritts eines schädigenden Erfolges, auf das schädigende Ereignis selbst bezieht, während beispielsweise bei der vertraglichen Haftung das schuldhafte Verhalten des Unternehmers schon in der Verletzung von Vertragspflichten besteht. Bei dieser Haftung muß man die Beziehung zwischen Vertragsverletzung und Eintritt des Unfalls nach den Regeln des adäquaten Kausalzusammenhangs nachweisen; erst dann ist der Unternehmer haftbar. Bei eigenem Verschulden des Geschädigten im Sinne des § 1 HPG. besteht diese Beziehung ohne weiteres. Das schuldhafte Verhalten bezieht sich auf den Erfolg selbst und fordert darum dessen Voraussehbarkeit als einen mehr oder weniger wahrscheinlichen. Das Merkmal der allgemeinen Begünstigung braucht deshalb nicht noch besonders festgestellt zu werden, weil es schon in der für den Begriff Verschulden notwendigen Voraussehbarkeit liegt. Es genügt daher der Nachweis eines in der Richtung des schädlichen Erfolges liegenden, schuldhaften Verhaltens des Verletzten, das eine notwendige Bedingung für den Eintritt des Unfalls setzt [1]).

Wird nun beim Vorliegen der eben ausgeführten Bedingungen der Unternehmer regelmäßig gänzlich von seiner Haftpflicht befreit, oder kann eine Teilung des Schadens nach § 254 BGB. vorgenommen werden, d. h. braucht der Unternehmer nicht in vollem Umfang Ersatz zu leisten? Ein gänzlich einseitiges Verschulden des Geschädigten kann gar nicht als Verursachung in Frage kommen; ein Betriebsvorgang, der ja kein Verschulden des Unternehmers oder seiner Leute zu bedeuten braucht, muß stets mitverursachende Tatsache gewesen sein. Selbstverständlich kann auch ein Verschulden auf seiten des Betriebsleiters- oder Angestellten mitgewirkt haben. Nach gemeinem Recht hatte der Richter in solchem Falle nur die Wahl zwischen gänzlicher Zubilligung oder Ablehnung des Schadensersatzanspruches. Das überwiegende Verschulden eines Teiles war nur maßgebend für die Bestimmung der Haftpflicht selbst, nicht aber für die Festsetzung des Umfanges des zu leistenden Schadensersatzes. Eine Verteilung des Schadens gab es nicht.

Nach Inkrafttreten des BGB. hat sich die Frage erhoben, ob der

---

[1]) Vgl. Traeger, S. 357, 167/68; Eger, S. 171/72, RG. EE. 3, 245 und weitere bei Eger, S. 172 ff. angef. Entscheidungen.

§ 254 auch auf das HPG. angewandt werden dürfte, derart, daß eine Teilung des Schadens vorgenommen wird.

Die Theorie [1]) hat dies teilweise verneint, vereinzelt auch die Rechtsprechung [2]). Als Begründung wird angegeben, die Schadensteilung widerspreche dem Willen der Gesetzgeber [3]), weil ein Antrag auf Hinzufügung der Worte „die Vorschrift des § 249 (jetzt § 254) BGB. findet Anwendung" zu § 3 Abs. 2 HPG. ausdrückliche Ablehnung erfahren habe. Hierzu sei erklärt worden, man dürfe dem HPG. nicht die allgemeinen Grundsätze des BGB. zugrunde legen, vielmehr sei wie früher selbständig zu prüfen, ob der ursächliche Zusammenhang zwischen Unfall und Verletzung durch das mitwirkende Verschulden des Verletzten unterbrochen bzw. gestört werde.

Auf den gegenteiligen Standpunkt hat sich der überwiegende Teil der Theorie [4]) und auch das Reichsgericht [5]) in ständiger Praxis gestellt. Dieser Meinung ist beizupflichten, denn eine endgültige Regelung der Frage der Anwendbarkeit des § 254 BGB. ist von den Verfassern des Haftpflichtgesetzes abgelehnt worden [6]). Außerdem muß man berücksichtigen, daß mit Inkrafttreten des BGB. eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung unseres gesamten Zivilrechts angestrebt wurde. Das geht aus dem Einführungsgesetze zum BGB. hervor, durch dessen Art. 42 neben anderen Reichsgesetzen auch das HPG. eine Abänderung erfuhr, um es mit dem BGB. in Einklang zu bringen.

Im Interesse einer solchen Vereinheitlichung dürfen und müssen sogar die Vorschriften allgemeinen Charakters des BGB., wie wir sie in den allgemeinen Lehren und dem allgemeinen Teil des Schuldrechts finden, neben dem BGB. auch auf die sonstigen Reichszivilgesetze bezogen werden, ob dies ausdrücklich betont ist oder nicht. Verfolgt ein Gesetz einen besonderen Zweck, so sind natürlich die allgemeinen Vorschriften des BGB. nicht seinen besonderen Vorschriften voranzustellen, wie sie z. B. hinter den Spezialregeln der §§ 3, 3a, 7 und 8 HPG. zurückstehen müssen. Auf die sonstigen Bestimmungen des HPG., insbesondere den hier vornehmlich interessierenden § 1, finden die besagten Vorschriften des BGB., also auch § 254, der durch § 846 auch für Tötungen und Körperverletzungen Bedeutung hat, Anwendung.

---

[1]) Eger S. 205; Reindl, S. 81, Laß und Maier, S. 99.
[2]) OLG. Hamburg in EE. 20, 33 und 24, 72 und 339.
[3]) Mugdan, I, S. 129/30; Protokolle Bd. 6, 591 ff., Erster Entwurf, S. 68 ff.
[4]) Staudinger, Anm. 1, 2 b zu Art. 42 EG. BGB.; Planck, Anm. 1 zu § 254; Oertmann, Anm. 3 zu § 254; Traeger, S. 360; Dernburg, Bd. 2, 2 § 401, Anm. 13 u. a. m.
[5]) Z. B. RG. 53, 75 u. 394; 56, 154; EE. 19, 344; 20, 263; 26, 189 usw.
[6]) Vgl. Prot., Bd. 6, S. 594.

Die Feststellung des von dem einen und dem andern Teil zu tragenden Anteils, d. h. die mehr oder weniger große Beschränkung des Schadensersatzes des Geschädigten, erfolgt durch Gegeneinanderabwägen des Verschuldens beider Teile[1]). Der Wortlaut des § 254 mag die vielfach vertretene Auffassung[2]) gerechtfertigt erscheinen lassen, die Verursachung sei das wesentliche Moment hierfür. In der Praxis stößt diese Auffassung indes auf Schwierigkeiten, weil sich eine Abwägung nach der Verursachung meist gar nicht durchführen läßt[3]). Diese Erkenntnis hat auch das Reichsgericht dazu veranlaßt, das Verschulden als maßgebendes Moment für die Höhe des von jedem zu tragenden Anteils festzusetzen (z. B. RG. 56, 155; 54, 14; EE. 25, 313), während es andererseits auch betont, die überwiegende Verursachung sei maßgebend (z. B. RG. 53, 389; EE. 20, 51; 16, 48; 14, 159). Scheinbar mag auch der Wortlaut des § 254 darauf hindeuten, daß sich die Verteilung des Schadens nach der Verursachung richte. Der Ausdruck „verursacht" in § 254 ist indes nur deshalb gewählt, um diese Bestimmung auch bei unverschuldeter Haftung eines Teils zur Anwendung bringen zu können. Im ersten Entwurf des BGB. (§ 222) findet sich noch der Ausdruck des Verschuldens[4]).

Die jetzige Fassung der Bestimmung vom konkurrierenden Verschulden, wie sie ihren Niederschlag im § 254 BGB. gefunden hat, deutet gerade auf unseren Fall der Haftung des Eisenbahnunternehmers hin. Es ist daraus zu entnehmen, daß im Falle des Vorliegens von Verschulden des Verletzten zur Schadensteilung nicht Verschulden des Unternehmers erforderlich ist, daß vielmehr auch die im Sinne der Gefährdungshaftung zu vertretende Betriebsgefahr genügt.

Eger[5]) führt hiergegen den Gesichtspunkt an, daß § 254 von mitwirkendem Verschulden spreche, und schließt daraus, daß ein Verschulden des anderen Teiles vorausgesetzt werde. Diese Auffassung liegt vielleicht in dem aus der culpa concurrens entstandenen, vielfach gebräuchlichen Ausdruck „konkurrierendes Verschulden" begründet, was ein Verschulden zu bedeuten scheint, das mit dem eines andern „konkurriert". Doch läßt sich der Ausdruck ohne Schwierigkeiten auch so auslegen, daß neben einem schuldhaften Verhalten auch andere Umstände, die nicht schuldhafter Art zu sein brauchen,

---

[1]) Ebenso: Traeger, S. 355; Enneccerus, § 236, 4; Staudinger, Anm. 2 zu § 254 u. a. m.

[2]) Seligsohn, S. 136; Staub, § 347, Anm. 14; Oertmann, § 354, S. 542 a; Kohler, § 47, S. 140, Anm. 1 u. a. m.

[3]) Vgl. Traeger, S. 344 ff.

[4]) Protokolle 1, S. 300; Mugdan II, S. 519.

[5]) S. 209/10.

wie etwa höhere Gewalt, eine Rolle gespielt, also „mitgewirkt" haben. Diese Umstände haben dann mit dem schuldhaften Verhalten konkurriert.

In der Praxis wird es natürlich darauf ankommen, je nach Lage des Einzelfalles bei gänzlich fehlendem Verschulden des Unternehmers und einseitigem, grobem Verschulden des Geschädigten ersteren von jeder Schadensersatzverpflichtung loszusprechen[1]). Auf der anderen Seite würde es ganz unbillig sein, dem Geschädigten wegen eines ganz geringfügigen, eigenen Verschuldens jeden Schadensersatz zu versagen[2]). Entscheidet man sich für Anwendung des § 254, so soll man es auch in vollem Umfang tun, also u. U. auch bei Vorliegen einer bloßen Betriebsgefahr und Vorliegen von Verschulden auf Seiten des Verletzten. Dieses dürfte dann natürlich nur unbedeutend sein.

In der Gerichtspraxis haben sich für die Bemessung des zu gewährenden Schadensersatzanspruches bestimmte Grundsätze herausgebildet. Es wird unterschieden zwischen allgemeiner und erhöhter Betriebsgefahr, die einen geringeren oder größeren Ersatzanspruch rechtfertigt. In der Judikatur des Reichsgerichts läßt sich eine Art Staffelung der gewährten Ersatzleistung feststellen, in der Art, daß je nach dem Grade des Verschuldens des Geschädigten im Verhältnis zu dem der Bahn bzw. im Verhältnis zu dem Grade der Betriebsgefahr dem Verletzten die Hälfte seines Schadensersatzanspruches oder mehr oder weniger oder auch gar nichts zuerkannt wird[3]).

e) Verhältnis der Haftung aus dem Haftpflichtgesetz zu der vertraglichen und deliktischen.

Während es im Verhältnis der vertraglichen und deliktischen Haftung zweifelhaft erscheinen konnte, ob beide Haftungsarten nebeneinander bestehen können, ist für die Gefährdungshaftung durch § 9 HPG. kein Zweifel darüber gelassen, daß auch die beiden anderen Ansprüche gegebenenfalls neben dem aus dem Haftpflichtgesetz geltend gemacht werden können. Der Haftpflichtanspruch aus dem Haftpflichtgesetz kann sogar eine Änderung des Vertragsinhaltes zur Folge haben, insofern als nach § 5,2 HPG. ein Verzicht auf die Haftung ohne rechtliche Wirkung ist.

In einer großen Anzahl von Fällen werden alle drei Haftungsarten zur Entstehung gelangen können. Der Verletzte hat dann die

---

[1]) Seligsohn, S. 138; Traeger, S. 158.

[2]) Vgl. Enneccerus, § 236, 4; Seligsohn, S. 138 unt.; Kohler, § 47, S. 139, VII; RG. in ständ. Rechtspr., so z. B. RG. 55, 75 und 394; EE. 20, 51 u. 175.

[3]) Hierüber vgl. im einzelnen Seligsohn, S. 139—141 und die zahlreichen dort angeführten Entscheidungen.

Wahl, seinen Anspruch auf dem einen oder anderen oder auch auf mehreren Wegen zu verfolgen. Doch genügt es, wenn der tatsächliche Sachverhalt vorgebracht wird. Seine Beurteilung unter allen in Frage kommenden Gesichtspunkten ist Sache des Gerichts [1]).

Der Vertragsanspruch wird in selteneren Fällen zu erheben sein, und zwar dann, wenn der aus dem Haftpflichtgesetz ausgeschlossen ist, weil kein Unfall beim Betrieb im engeren Sinne, d. h. ein solcher außerhalb der eigentlichen Beförderung, vorliegt, oder, wenn der Haftpflichtgesetzanspruch verjährt ist. Die Vertragshaftung erhält ihre Bedeutung auch durch die erweiterte Haftung aus § 5 EVO., der den Exkulpationsbeweis ausschließt, was beim Deliktsanspruch nicht möglich ist.

In der Regel wird der Anspruch auf das Haftpflichtgesetz zu stützen sein wegen der für den Verletzten günstigen Beweislast und der meist befriedigenden Höhe des Schadensersatzes. Was über den tatsächlichen Vermögensschaden hinaus in Form von Schmerzensgeld beansprucht wird, muß im Wege des Deliktsanspruches geltend gemacht werden.

---

[1]) RG. 63, 268; 71, 358.